

ТРУДЫ

Командированной по ВЫСОЧАЙШЕМУ Повелѣнію
АМУРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ.

ВЫПУСКЪ XII.


ОБЩІЙ ОТЧЕТЪ ДОРОЖНАГО ОТРЯДА.

Прибавленіе къ ТОМУ II.

ПОЧТОВО-ТЕЛЕГРАФНЫЯ СНОШЕНІЯ
на ДАЛЬНЕМЪ ВОСТОКѢ.

СОСТАВИЛЪ

Уполномоченный Министерства Путей Сообщенія и Началь-
никъ Дорожнаго Отряда Экспедиціи,
Инженеръ П. П. ЧУБИНСКІЙ.

Типо-Литографія „Благовѣщенскъ“  Тор. Дома „Н. И. Чуриль и Ко.“
Благовѣщенскъ и Дѣмуръ
1913 годъ.

Оглавление.

- ГЛАВА I. ТЕЛЕГРАФНЫЯ СООБЩЕНІЯ.**
Направленіе и протяженіе телеграфныхъ линій. Главная телеграфная линія отъ Срѣтенска до Хабаровска. Линія отъ Хабаровска до Николаевска. Линія отъ Хабаровска до Владивостока. Линія отъ Владивостока до поста Св. Ольги. Соотношеніе между протяженіемъ линій и проводовъ. Число и расположеніе телеграфныхъ станцій. Снабженіе станцій телеграфными аппаратами . . . 1—11
- ГЛАВА II. ЭКСПЛУАТАЦІЯ ТЕЛЕГРАФНЫХЪ ЛИНИЙ.**
Условія эксплуатаціи телеграфныхъ линій. Характеръ поврежденій линій. Расходъ по эксплуатаціи. Стоимость постройки линій 12—16
- ГЛАВА III. НЕОБХОДИМОЕ РАЗВИТІЕ ТЕЛЕГРАФНОЙ СѢТИ.**
Развитіе сѣти проектируемое телеграфнымъ округомъ. Открытіе новыхъ телеграфныхъ отдѣленій. Дополнительное развитіе телеграфной сѣти, проектируемое Дорожнымъ Отдѣломъ Амурской Экспедиціи. Стоимость проектируемыхъ телеграфныхъ линій. . 16—27
- ГЛАВА IV. БЕЗПРОВОЛОЧНЫЙ ТЕЛЕГРАФЪ.**
Существующія радио-телеграфныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ. Проектируемое развитіе станцій беспроволочнаго телеграфа. 27—30
- ГЛАВА V. ПОЧТОВЫЯ СООБЩЕНІЯ.**
Направленіе и протяженіе почтовыхъ трактовъ. Состояніе трактовъ. Главный почтовый трактъ Приамурскаго края. Стоимость содержанія почтовой гоньбы. Сообщеніе Приамурья съ о-вомъ Сахалиномъ. Проектируемое развитіе почтовыхъ сообщеній. . 30—43
- ГЛАВА VI. ТЕЛЕФОННЫЯ СООБЩЕНІЯ. 43—46**

Почтово-телеграфныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ.

ГЛАВА I.

Телеграфныя сообщенія.

Направле-
ніе и протя-
женіе теле-
графныхъ
линій.

Дальній Востокъ соединенъ въ настоящее время съ общей сѣтью Имперіи посредствомъ правительственной линіи, идущей отъ Иркутска черезъ Читу, Срѣтевскъ—вдоль берега Амура на Хабаровскъ и далѣе,—по столбамъ Уссурийской желѣзной дороги до Владивостока.

На сѣверъ отъ Хабаровска отходитъ самостоятельная линія до Николаевска.

На главной линіи Иркутскъ—Хабаровскъ—Владивостокъ, кромѣ проводовъ мѣстнаго значенія, подвѣшано три главныхъ провода прямого сообщенія: Иркутскъ—Владивостокъ, Иркутскъ—Влаговѣщенскъ и Влаговѣщенскъ—Владивостокъ, дѣйствующіе аппаратами Уитстона.

Параллельно этой главной линіи имѣются еще двѣ линіи желѣзнодорожнаго телеграфа: — вдоль строящейся Амурской желѣзной дороги и вдоль Восточно-Китайской желѣзной дороги, предоставившей для обмѣна общей корреспонденціи—отъ Владивостока до Харбина одинъ проводъ и отъ Харбина до Читы—три.

Вся телеграфная сѣть Дальняго Востока состоитъ изъ слѣдующихъ линій:

1. Чита — Срѣтенскъ	354	верст.
2. Срѣтенскъ—Хабаровскъ	2058	»
3. Хабаровскъ—Николаевскъ	860	»
4. Хабаровскъ—Владивостокъ	709	»
5. Владивостокъ—Новокиевскъ	221,75	вер.
6. Владивостокъ—пост. Св. Ольга, съ вѣткой отъ Владиміро- Александровска до Ни- кольскъ-Уссурійскаго	503,0	»
7. Никольскъ—Уссурійскій—Гро- деково	113,0	»
8. Телеграфъ Восточно - Китай- ской жел. дор.	1388,0	»
9. Отъ ст. Манчжурія до Читы по Забайкальской ж. д.	448,25	»
10. Телеграфъ строящейся Амур- ской ж. д.	1875,0	»
и вѣтокъ:		
11. Срѣтенскъ—ст. Данинская и Срѣтенскъ—Нерчинскій за- водъ	549,00	»
12. Черняево—Зая	136,75	»
13. Влаговѣщенскъ—Мазаново	267	»
14. Поярково-Михайловское	38	»
15. Ивнокентьевка—Аркадіе-Семе- новская	44	»
16. Софійскъ—бухта Де-Кастри	80,0	»
17. Софійскъ—Погиби—Алексаи- дровскъ—Оноръ	477,20	»
18. Николаевскъ—М. Проиге—М. Джауре	80	»
19. Красная рѣчка—Казакевичево	31,25	»
20. Розенгартовка—Козловская	26,50	»
21. Никольскъ-Уссурійскій—Ка- мень-Рыболовъ	120,50	»
22. Никольскъ-Уссурійскій—Пол- тавка	60,75	»
<u>Итого</u>		10440,95 вер.

Такимъ образомъ на Амурскую, Приморскую и на четыре восточныхъ уѣзда Забайкальской области,—на все пространство къ востоку отъ Читы съ общемою площадью въ 1,100,156 кв. версть, обслуживаемое перечисленными линиями, приходится всего 10,440 версть телеграфной линии, что составляетъ, соответственно, на кв. версту и на человѣка 0,0086 и 0,0094 версть телеграфной линии. Сравнивъ эти данныя со статистическими данными Европейской Россіи и Германской Имперіи, гдѣ на каждую кв. версту и на человѣка приходится 0,033 и 0,0013 вер. телеграфной линии въ Европейской Россіи и 0,303 и 0,023 версть линии въ Германіи, становится ясно, какъ неудовлетворительно обслуживается телеграфомъ Приамурскій край.

Главная телеграфная линия, отъ Срѣтенска до Благовѣщенска и далѣе до Хабаровска.

Телеграфная линия, направляясь отъ Иркутска черезъ Читу и далѣе на востокъ до Срѣтенска, идетъ по столбамъ Забайкальской желѣзной дороги.

Отъ г. Срѣтенска линия идетъ по самому берегу рѣки Шилки, гдѣ Шилка, сливаясь съ р. Аргунью, образуетъ Амурь.

На всемъ протяженіи отъ Срѣтенска до Покровскаго характеръ мѣстности гористый.

Шилка узенькой лодкой извѣщается между тѣснящими ее горными массивами. Мѣстами берега поднимаются отвѣсными скалами отъ самой воды, и телеграфной линіи на каждомъ шагѣ приходится или взбираться на отвѣсные утесы, или дѣлать большіе обходы.

Отъ станицы Утесной, близъ Покровки, линия входитъ ужь въ составъ телеграфной сѣти Приамурскаго почтово-телеграфнаго Округа, всѣ же провода къ западу отъ этого пункта находятся въ вѣдѣніи Иркутскаго Почтово-Телеграфнаго Округа.

Отъ станицы Утесной до ст. Буесе, на протяженіи 739 версть, линия идетъ высокимъ берегомъ, возвышающимся иногда на 2800 ф. надъ уровнемъ моря.

Но съ удаленіемъ на востокъ характеръ мѣстности измѣняется и постепенно горы и скалы отступаютъ отъ рѣки, образуя террасы. Почва этого участка въ большинствѣ случаевъ камениста; отъ времени до времени встрѣчаются по берегамъ глубокіе овраги, заполненные торфяными болотами; во многихъ мѣстахъ на глубинѣ 1—2 аршинъ встрѣчается вѣчная мерзлота.

Растительность здѣсь гораздо богаче, чѣмъ на возвышенномъ горномъ плато Забайкалья; — берега покрыты густымъ лиственнымъ и еловымъ лѣсомъ, достигающимъ 10—18 саж. вышины, и прорубленная вдоль линіи просѣка въ 20 саж. ширины не всегда въ состояніи предохранить провода отъ поврежденій.

Заростаніе просѣки здѣсь такъ быстро, что, предоставленная самой себѣ, она въ 4 года покрывается деревьями, по высотѣ своей достигающими проводовъ. Линія пересѣкается множествомъ горныхъ рѣчекъ, черезъ которыя устроены 27 воздушныхъ переходовъ и два подводныхъ, — черезъ р.р. Олдай и Неверъ.

Вдоль линіи существуетъ только тропа, передвиженіе по которой возможно лишь вьюкомъ, а мѣстами только ибикомъ. Но и этотъ путь въ періодъ дождей совершенно прерывается, т. к. горныя рѣчки превращаются въ бурные потоки, даже для привычныхъ людей почти непроходимые въ бродъ. — Переправляться черезъ болѣе значительныя рѣки на утлыхъ челнахъ тоже, въ большинствѣ случаевъ невозможно.

Населенныхъ пунктовъ въ районѣ Шилки и Верхняго Амура чрезвычайно мало и поселеній городского типа на всемъ протяженіи совѣмъ нѣтъ *).

*) Только въ самое послѣднее время, благодаря постройкѣ Амурской ж. дороги, развились станицы Джалинда (Рейново) и Чернаево, и обѣщаютъ въ будущемъ быть крупными торговыми пунктами.

Далѣе, отъ станціи Буссе до Благовѣщенска, линія идетъ преимущественно по ровнымъ, низкимъ террасамъ р. Амура, сравнительно болѣе населеннымъ, покрытымъ рѣдкимъ лѣсомъ и болотами съ глинистыми и черноземными грунтами.

Отъ Срѣтенска до Благовѣщенска подвѣшено пять проводовъ: 4 главнаго и 1 мѣстнаго сообщенія.

Перейдя у Благовѣщенска подводнымъ кабелемъ черезъ рѣку Зею, линія, состоящая теперь изъ 3-хъ главныхъ и одного второстепеннаго провода, на протяженіи 400 верстъ, идетъ по ровной луговой мѣстности, покрытой нагими и небольшими болотами.

На этомъ пространствѣ главная линія соединена короткими отвлѣченіями съ расположенными на берегу р. Амура станціями Поярковой и Иннокентьевской отъ станцій Михайловской и Аркадіе-Семеновской.

Слѣдуя далѣе на востокъ, линія переходитъ черезъ судоходную рѣку Бурею, гдѣ протянутъ на высотахъ 12-ти саженихъ столбахъ воздушный проводъ.

Далѣе линія на своемъ пути встрѣчаетъ Хинганскій хребетъ, идущій съ сѣвера на югъ.

Амуръ, стѣсненный горными кряжами, подступающими къ самой водѣ, идетъ какъ въ тѣсномъ корридорѣ.

Телеграфная линія на протяженіи 190 верстъ идетъ то по узкой береговой полосѣ—у самой воды, то забирается на крутые склоны горъ, сплошь покрытые густымъ смѣшаннымъ лѣсомъ.

Выйдя изъ Хингана, до Хабаровска линія идетъ по ровной луговой долинѣ р. Амура, съ рѣдко встрѣчающимися небольшими лѣсами, стоящими небольшими рощицами среди необозримыхъ, мѣстами болотистыхъ луговъ, затопляемыхъ во время половодья. Кромѣ многихъ рѣчекъ линія переходитъ большое число старицъ и небольшихъ рукавовъ, называемыхъ здѣсь протоками.

Подойдя къ самому Хабаровску, линія переходитъ черезъ р. Амуръ въ самомъ узкомъ мѣстѣ на правый берегъ двумя трехжильными кабелями длиною около 1¹/₂ версты.

Линія отъ
Хабаровска
до Николаев-
ска.

Отъ Хабаровска до Николаевска линія, состоящая изъ двухъ проводовъ, слѣдуетъ правымъ берегомъ, покрытымъ въ Южной части лиственными, а въ сѣверной—хвойными лѣсами, чередующимися съ дугами и болотами.

Во многихъ мѣстахъ къ Амуру подходятъ отроги горнаго хребта Сихоте-Алиня и замѣняютъ изменный характеръ террасъ гористымъ. Кромѣ Амура никакихъ другихъ путей сообщенія здѣсь нѣтъ.

Отъ Софійска отходитъ вѣтка къ посту Александровскому, расположенному въ заливѣ Де-Кастри и другая линія, идущая на Сахалинъ. Отъ Софійска до Богородскаго единственный проводъ этой линіи подвѣшанъ къ столбамъ главной линіи;— но съ этого пункта линія сворачиваетъ на востокъ и идетъ къ мысу Лазарева, откуда переходитъ подводнымъ 9 верстнымъ кабелемъ черезъ Татарскій проливъ къ посту Погиби на Сахалинѣ и слѣдуетъ берегомъ Татарскаго пролива до ст. Сахалинъ и далѣе до ст. Оноръ.

Миновавъ Софійскъ, главная линія, слѣдуя берегомъ Амура, подходитъ къ Николаевску, гдѣ кабелемъ переходитъ на правый берегъ.

Отъ Николаевска къ устью Амура Министерствомъ Путей Сообщенія, построена телеграфная нѣтъ на мысъ Джауре съ заходомъ на мысъ Пронте.

Линія отъ
Хабаровска
до Владивос-
тона.

Вторая, по протяженію, телеграфная линія идетъ отъ Хабаровска черезъ Никольскъ-Уссурийскій до Владивостока; она состоитъ изъ 4 проводовъ, подвѣшанныхъ къ столбамъ Уссурийской ж. д. и потому находится на всемъ своемъ протяженіи въ наилучшихъ условіяхъ.

Проходя по мягкому рельефу мѣстности и будучи защищенной отъ пожаровъ въ лѣсистыхъ мѣ-

стахъ широкой желѣзнодорожной просѣлкой, линія страдаетъ только отъ обилія осадковъ и чрезмѣрной сырости.

Отъ Хабаровска, вдоль линіи желѣзной дороги, отходятъ двѣ вѣтки: на ст. Казакевичево и на ст. Козловскую, расположенныя на берегу рѣки Уссури.

Отъ Никольскъ - Уссурийскаго отходятъ три вѣтки: на Спасское по Уссурийской ж. д., на Камень-Рыболовъ на озерѣ Ханка и, черезъ Анучино, до Владиміра-Александровскаго на тихо-океанской телеграфной линіи.

Отъ Владивостока идутъ двѣ линіи: до ст. Гродековой, вдоль Уссурийской и Восточно-Китайской желѣзныхъ дорогъ, и до Полтавки.

Кромѣ того, на югъ отъ Владивостока отходить линія къ Посѣту и русскому Хунчуну, переходящая далѣе за границу.

Линія отъ
Владивосто-
ка до поста
ст. Ольги.

Линія отъ Владивостока до поста Св. Ольги построена военнымъ вѣдомствомъ, но эксплуатируется и скоро перейдетъ въ Почтово-Телеграфное Вѣдомство. Начинаясь отъ Владивостока, до ст. Океанской, линія эта, на протяженіи 30 верстъ, идетъ по столбамъ Уссурийской ж. дороги, а затѣмъ отходить къ сѣверу и, слѣдуя почти самымъ берегомъ Тихаго Океана, идетъ до поста Св. Ольги, расположеннаго на берегу залива того же имени.

На всемъ этомъ протяженіи мѣстность имѣетъ гористый характеръ. Скалистые отроги Сихоте-Алиня, мѣстами достигающіе 3000 фут. высоты, подступаютъ къ самому берегу моря.

Многочисленныя горячія рѣки пересѣкаютъ линію и, во время періодическихъ дождей, производятъ громадѣйшія опустошенія, вырывая и снося, вмѣстѣ съ деревьями, цѣлыя участки линіи.

Вообще вся мѣстность, при замѣчательной живописности, носитъ совершенно дикій характеръ.

Обиліе осадковъ и морскіе туманы здѣсь еще губительнѣе дѣйствуютъ на провода, чѣмъ на Уссурійской телеграфіи линіи.

Линія вдоль Восточно-Китайской ж. д. и дальѣ,—вдоль Забайкальской желѣзной дороги,—отъ ст. Манчжурія до Читы—какъ и Уссурійская линія, находится въ благопріятныхъ условіяхъ и эксплуатація ея не представляетъ затрудненій.

Соотношеніе между протяженіемъ линій и проводовъ.

Оффиціальная статистика Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства на 1 января 1910 года даетъ слѣдующія данныя:

Въ Приамурскомъ Почтово-Телеграфномъ Округѣ.

I. Линій	Верста	Въ томъ числѣ правительственной линіи идущей по столбамъ желѣзной дороги:
Воздушныхъ	4537,32	съ 1 пров. 36 в.
Рѣчныхъ	8,4	" 3 " 143,6
Морскихъ	9,2	" 4 " 580,25
Подводныхъ	—	" 5 " 61,25
Итого	4555,48	" 6 " 37
Въ томъ числѣ линій		Итого. . 858,10
съ 1 проводомъ	888,5	
" 2 "	983,75	
" 3 "	296,15	
" 4 "	987,08	
" 5 "	132,666	
" 6 "	37,38	
" 7—18 "	16,28	
Кабеля морского	9,2	
" рѣчного	8,46	
Итого	4555,48	

II. Проводовъ:		Кромѣ того телеграфныхъ линий, принадлежащихъ Уссурийской ж. д.:
Кабельныхъ	55,05	
Стальныхъ въ 2 ³ / ₄	55,34	" 2 " 762,35
Сталь канатика	17,15	" 3 " 60,15
3-м/м желѣзныхъ	170,07	Итого . . 858,10
4-м/м "	3488,32	Линія военнаго
5-м/м "	10606,08	телеграфа съ 1
6-м/м "	924,64	провод. 503 в.
Итого	14717,65	

Общее протяженіе телеграфныхъ линий въ Приамурскомъ Почтово - Телеграфномъ Округѣ 45559,48 + 503 = 5058,48 версть. *).

Въ Забайкальской области:

Протяженіе линій 2614,5 версть.
 " проводовъ . . 15123,94
 Столбовъ на линіяхъ . . 36038
 (данныя 1909 года).

Число и рас-
положеніе те-
леграфныхъ
станцій.

На всю телеграфную сѣть Приамурскаго Почтово-Телеграфнаго Округа, протяженіемъ въ 5058 версть, имѣется всего на—всего 64 телеграфныхъ отдѣленій. Среднее разстояніе между станціями равняется 79 верстамъ.

Но въ отдѣльныхъ случаяхъ разстояніе между двумя сосѣдними телеграфными станціями часто превосходитъ 100 версть и достигаетъ, какъ напр.— между ст. Екатерино-Никольской и ст. Михайло-Семеновской,—132,5 версты. Въ краѣ, гдѣ во время весеннихъ распутицъ телеграфъ является единственной нитью, связывающей цѣлые громадные промышленные районы съ внѣшнимъ міромъ,—

*) Въ эту статистику не вошли линіи: Амурской ж. д., вѣтвь Петропавловска до Тигеля на Камчаткѣ, отъ Мазаиной до Нерскаго склада и отъ Овсянки до Бузгерины Луга, которые открываютъ дѣйствіе, за исключеніемъ жел. дор. уже функционирующей, въ концѣ 1912 года.

такое положеніе вещей является болѣе, чѣмъ не-
удовлетворительнымъ.

Самое ничтожное поврежденіе линий въ пері-
одъ распутицы прерываетъ всякія сношенія на нѣ-
сколько дней, иногда — недѣль.

Даже и въ обыкновенное время, если повреж-
деніе случится за 50—60 верстъ отъ станціи, то,
при отсутствіи дорогъ, ремонтѣру требуется около
двухъ дней, чтобы только добраться до повреж-
деннаго мѣста.

Такое рѣдкое расположеніе станцій также
неблагопріятно вліяетъ и на развитіе правильнаго
пароходства.

Въ періодъ лѣтнихъ засухъ мелководье на
притокахъ Амура бываетъ такъ значительно, что
не только на перекатахъ, но даже и на плесахъ
пароходы подвергаются опасности сѣсть на мель.
Въ такихъ случаяхъ, если пароходъ прочно вѣ-
зался въ мель и всѣ попытки сняться своими си-
лами не увѣнчались успѣхомъ, или если онъ на
камняхъ получилъ пробоину и затонулъ, остается
единственное средство — спускать лодку и отпра-
влять ее къ ближайшей телеграфной станціи для по-
дачи депеши съ просьбой о помощи. Но случается,
что ближайшая станція находится въ 40—50 вер-
стахъ. Если помощь не можетъ быть выслана по
первому требованію и нужны болѣе обстоятель-
ные переговоры, или нѣтъ налицо свободныхъ па-
роходовъ, то нерѣдки случаи, когда пароходы, за-
стрявшіе на притокахъ Амура, по цѣлымъ недѣ-
лямъ сидятъ на мели до ближайшей прибыли воды.

Вслѣдствіе же быстрого истощенія всегда не-
большого запаса провизіи и невозможности среди
пустынной мѣстности, при отсутствіи грунтовыхъ
дорогъ, достать что-либо съѣстное, пассажиры
обрекаются буквально на голодовку.

Такое отсутствіе скорыхъ телеграфныхъ сооб-
щеній, а также частыя и продолжительныя порчи

линій, конечно, не могутъ способствовать быстро-
му развитію культурной и торгово-промышленной
жизни края.

Почти всѣ телеграфныя станціи расположены
по берегу Шилки и Амура и вдоль Уссурийской
желѣзной дороги. Все же остальное пространство
края почти лишено телеграфныхъ сообщений.

Снабженіе
станцій те-
леграфными
аппаратами.

На всѣхъ 64 станціяхъ установлено 130 дей-
ствующихъ аппаратовъ и 12 запасныхъ; изъ этого
числа: 109 системы Морзе, 19—Юза и 14 Уит-
стоиа. По свѣдѣніямъ Почтово-Телеграфнаго Вѣ-
домства въ Приамурскомъ округѣ къ 1 января
1910 года Почтово-Телеграфныхъ учрежденій было:

съ 1 аппаратомъ	45
„ 2 „	10
„ 3 „	3
„ 4 „	1
„ 8 „	1
„ 10 „	2
„ 12 „	2

130 аппаратовъ 64 телеграфныхъ отдѣл.

Кромѣ того, въ районѣ округа желѣзнодорож-
ныхъ станцій:

съ 1 аппаратомъ	38
„ 2 „	9
„ 3 „	3
„ 4 „	2
„ 5 „	1
„ 7 „	1

Итого 54 станціи.

Въ Забайкальской области по даннымъ за
1909 годъ:

Почтово-телеграфныхъ отдѣленій	50
Аппаратовъ: Морзе	81
„ Юза	4
„ Уитстоиа	1

ГЛАВА II.

Эксплоатація телеграфныхъ линій.

Условія экс-
плоатація те-
леграфныхъ
линій.

Постройка новыхъ телеграфныхъ линій и эксплуатация уже существующихъ, за исключеніемъ линій, идущихъ вдоль желѣзныхъ дорогъ, находятся въ весьма тяжелыхъ условіяхъ; главная причина затрудненій заключается въ полномъ отсутствіи дорогъ.

Работы по постройкѣ и ремонту линій начинаются обыкновенно въ концѣ мая, по спадѣ весеннихъ водъ на Амурѣ и его притокахъ.

Рабочихъ приходится нанимать исключительно въ крупныхъ центрахъ; главнымъ образомъ въ Хабаровскѣ и Благовѣщенскѣ.

Населеніе же, въ ближайшихъ къ мѣсту работъ пунктахъ, особенно казаки, въ большинствѣ случаевъ ни на какія работы не идутъ.

Собранную партію вмѣстѣ съ инструментами, лошадьми, запасомъ провіанта и всѣми предметами первой необходимости до сапогъ, табаку, спичекъ и иглою включительно, — на баржахъ, буксируемыхъ однимъ изъ двухъ пароходовъ Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства, отвозятъ въ районы работъ.

Вдоль строящагося, или ремонтируемаго участка, въ среднемъ по протяженію 220—270 верстъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, грузы передвигаются или вьюкомъ, или на лодкахъ.

Производство работъ находится также въ очень тяжелыхъ условіяхъ. Такъ, восточная часть Амурской линіи, построенная еще въ 60 годахъ морскимъ вѣдомствомъ, проходитъ часто кратчайшими разстояніями и ремонту на некоторыхъ

мѣстахъ приходится работать въ болотахъ, стоя по поясъ въ водѣ.

Жаркіе дни (до 40° Р.), холодныя ночи и мириады комаровъ и мошекъ, не дающіе ни минуты покоя, до того истомляютъ людей и животныхъ, что часто рабочіе, несмотря на двойную плату, покидаютъ работы, и ремонтёръ вынужденъ возвращаться обратно и снова набирать партію, платя тройныя цѣны.

Характеръ поврежденій линій.

Наиболѣе частыя поврежденія линій происходятъ отъ падающихъ во время сильныхъ вѣтровъ на провода деревьевъ, отъ лѣсныхъ и степныхъ пожаровъ, подмывовъ столбовъ на затопленныхъ террасахъ рѣкъ и отъ развѣданія самихъ проводовъ ржавчиною.

Мѣрою борьбы съ этими поврежденіями служатъ: перенесеніе линій на болѣе высокія мѣста, подчистка зарослей, откоска травы и замѣна желѣзныхъ проводовъ оцинкованными. Порчи проводовъ влѣдствіе развѣданія ихъ ржавчиною особенно часты въ Приморской области, гдѣ обиліе влаги и морскіе туманы губительно дѣйствуютъ даже на оцинкованные, которые все же долговѣчнѣе желѣзныхъ.

За 1909 годъ на Амурской линіи было 124 поврежденія, изъ нихъ продолжавшихся:

менѣе 1 сутокъ	81
болѣе 1 »	30
» 2 »	10
» 3 »	3

На линіи отъ Владивостока до поста Св. Ольги за 1909 годъ было 35 поврежденій:

Продолжавшихся менѣе 1 сутокъ	24
» болѣе 1 »	9
» » 2 »	2

Такая медленность исправленія поврежденій обуславливается, помимо отсутствія дорогъ, о чемъ

уже было сказано выше, такъ же слишкомъ большими разстояніями между станціями.

Для исправленія поврежденій надсмотрщикъ обыкновенно выходитъ пѣшкомъ, но, несмотря на привычку, пройти по тропѣ, изобилующей болотами и ручьями, безъ всякихъ приспособленій для переправъ, болѣе 20 верстъ въ день невозможно.

Расходы по
эксплуатаціи
телеграф-
ныхъ линій.

Ежегодный расходъ въ Приамурскомъ краѣ на ремонтъ правительственныхъ линій и проводовъ, включая и содержаніе въ Учрежденіяхъ аппаратовъ и батарей,—обходится въ 120000 руб., что составляетъ на версту линіи 32 руб. 50 коп. и на версту провода 8 руб. 15 коп. Кромѣ того, на содержаніе двухъ специальныхъ пароходовъ расходуются ежегодно 25—30 тысячъ рублей.

Расходъ по техническому содержанію линій и учреждений въ Забайкальской области въ 1909 году выразился 22703 рублями, что при имѣющихся 2614,5 вер. линіи на версту составляетъ 8 руб. 70 коп. и на версту провода 1 руб. 40 коп.

Разница въ расходахъ по содержанію телеграфныхъ линій въ Приамурѣ и Забайкальской области зависитъ главнымъ образомъ отъ того, что въ Забайкальской области линіи идутъ вдоль дорогъ, климатъ отличается большей сухостью и населеніе области значительно плотнѣе, чѣмъ въ Приамурѣ.

Содержаніе одного почтово-телеграфнаго отдѣленія въ Приамурскомъ краѣ обходится въ 2520 руб.; изъ нихъ:

Содержаніе Начальника	750	руб
Почт.-телегр. чиновника 6 разр.	680	"
Надсмотрщика низшаго оклада	680	"
Сторожа	300	"
Очистка ретиратовъ	12	"
" дымовыхъ трубъ	12	"
Водоснабженіе	12	"
Стекла и фитили	4	"

Содержаніе помѣщеній въ чистотѣ	13	„
Канцелярскіе расходы	40	„
Упаковочные расходы	13	„
Итого	2520	руб.

Не смотря на указанныя выше тяжелыя условія эксплуатаціи, Почтово-телеграфныя операціи на Дальнемъ Востокѣ не только не требуютъ расходовъ отъ казны, но еще приносятъ значительный доходъ.

Такъ, расходъ по почтово-телеграфной операціи за 1909 годъ по Иркутскому округу равнялся 495137 руб., а доходъ 692365 руб., изъ которыхъ съ телеграфа 297644 руб.

По Приамурскому округу дохода за 1909 годъ получено 1,749,377 руб., расходъ же за это время равнялся 1,413,970 руб. Такимъ образомъ Иркутскій Почтово-телеграфный округъ имѣетъ чистаго дохода за 1909 годъ 197,228 руб., а Приамурскій 335,407 руб.

При насущной необходимости дальнѣйшаго развитія телеграфной сѣти, на что краснорѣчиво указываетъ развитіе частныхъ телеграфныхъ линій, такое обогащеніе казны за счетъ замедленія прогресса явно противорѣчитъ Государственнымъ интересамъ, и необходимо пожелать, чтобы получаемые доходы были бы обращаемы на дальнѣйшее развитіе почтово-телеграфныхъ трактовъ, линій и учреждений.

Стоимость
постройки
линій

Всѣ равнѣ перечисленныя причины создаютъ значительную стоимость постройки новыхъ линій. На основаніи опыта прежнихъ лѣтъ, по смѣтамъ для новыхъ линій стоимость версты, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, исчисляется отъ 219 руб. до 730 руб. Высшій предѣлъ стоимости — 737 руб. съ версты телеграфной линіи отъ Де-Кастри до Императорской гавани, камѣнной по берегу Татарскаго пролива по совершенно дикой мѣстности, гдѣ нѣтъ даже тропъ.

Значительная стоимость объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ данномъ случаѣ очень дорога доставка матеріаловъ и кромѣ того приходится рубить вдоль всей линіи широкую (20 саж.) просѣку, ибо по направленной линіи разстилаются густые лѣса. Расходъ же по производству рубки сразу болѣе, чѣмъ удваивается. Если же линія ведется вдоль существующаго тракта или луговыми пространствами и рубить просѣку не встрѣчается надобности, то стоимость версты колеблется около 200—300 рублей.

Эти данныя, сообщенныя Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ, являются только приблизительными и въ нѣкоторыхъ случаяхъ дѣйствительная стоимость версты данной линіи можетъ значительно превзойти ожиданія. Напримѣръ, по нѣкоторымъ даннымъ можно въ настоящее время предполагать, что окончательная стоимость 1 версты на линіи Петропавловскъ-Тигиль будетъ не 231 руб., а около 1000 руб.

По смѣтамъ почтово-телеграфнаго вѣдомства стоимость версты постройки проектируемыхъ линій:

1. Якутскъ-Средне-Колымскъ 317 руб.
2. Средне-Колымскъ-Гижичинскъ . . 307 "
3. Отъ Благовѣщен. до Софійскаго пр. 290 "
4. Отъ Олекминска до Вилкойска . . 219 "
5. Отъ Вухты Де-Кастри до Императорской гавани 737 "
6. Отъ Петропавловска до Тигеля . . 231 "

ГЛАВА III.

Развитіе сѣти, проектируемой Телеграфнымъ Округомъ.

Необходимо развитие телеграфной сѣти.

Ввиду неотложной необходимости дальнѣйшаго развитія сѣти телеграфныхъ линій, Почтово-Телеграфное вѣдомство проектируетъ проведеніе слѣдующихъ новыхъ линій:

	<i>Верста.</i>
1. Отъ Охотска по берегу моря черезъ Ямскъ, Гижигинскъ до Тигеля	2945
2. Якутскъ-Верхоячскъ—Средне-Колымскъ	2300
3. Средне-Колымскъ—Гижигинскъ	650
4. Отъ Благовѣщенска черезъ Экимчанъ до Софійскаго прииска на р. Нимаиъ	586
5. Николаевскъ-Кербинская резиденція	450
6. Олекминскъ-Виллюйскъ	450
7. Де-Кастри-Императорская гавань	325
8. Отъ Бухты Св. Ольги до пр. Вринера	174
9. Отъ д. Путятиной до г. Зеи	335
10. Отъ ст. Екатерининской на Амурѣ че- резъ Благовѣщенскъ и Хуторъ Гроде- ковскій до ст. Константиновской	145
11. Отъ Поярковой на Амурѣ до хутора Никольскаго	60
12. Отъ ст. Покровской на Амурѣ вдоль р. Аргуни до ст. Манчжурія	901
13. Отъ с. Камень Рыболовъ на озерѣ Хан- ка до ст. Гродековой	70
Итого . . . 9391	

Открытие новыхъ телеграфныхъ отдѣленій на существующихъ линияхъ въ Амурской области предположено въ слѣдующихъ пунктахъ:

1. с. Биджанъ	}	На участкѣ Амурской
2. с. Николаевскомъ		линии Благовѣщенскъ-
3. с. Екатериновкѣ		Хабаровскъ
4. с. Александровскомъ	}	На Зейской линіи.
5. д. Путятиной		
6. с. Овсянка		

Въ Приморской области въ:

- | | | |
|---------------------------------------|---|----------------------------------|
| 1. с. Сергіе-Михайловск. | } | На Уссурійской телеграфной линіи |
| 2. " Вяземскомъ | | |
| 3. " Воткиномъ | | |
| 4. " Лутьковскомъ | | |
| 5. " Авдѣевкѣ | | |
| 6. " Зеньковѣ | | |
| 7. " Покровскомъ | | |
| 8. д. Осиновкѣ | | |
| 9. с Душкинѣ на Тихо-Океанской линіи. | | |
| 10. " Мышилѣ на Нижне-Амурской линіи. | | |

Вслѣдствіе же настоятельныхъ просьбъ мѣстной администраціи и заинтересованныхъ лицъ, въ дополнительный проектъ 1912 года по расширенію телеграфной сѣти вносятся слѣдующія добавленія:

1) проведеніе линій отъ г. Зеи до пр. Дамбуки, откуда для нуждъ золотопромышленности предполагается продолжить линію черезъ пр. Владимірскій и Уханскій пр. до пр. Лебединскаго на р. Тимптонѣ, а Уханскій пріискъ соединить съ Алданскимъ пр. на р. Алданѣ.

Открытие
новыхъ телеграфныхъ
линій.

2) открытіе въ будущемъ телеграфныхъ отдѣленій въ:

1. Жариково на проектируемой вѣткѣ отъ Камня Рыболова до ст. Гродековой, а также соединеніе съ Зейской телеграфной линіей и проектируемыхъ ей отѣвленій слѣдующихъ пунктовъ, расположенныхъ въ полосѣ, прилегающей къ р. Зеѣ и Селемджѣ:

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. Норскаго склада | 5. Пос. Свербѣевского. |
| 2. Хут. Надеждинскаго. | 6. Дер. Бѣлогорья. |
| 3. Села Воскресенки. | 7. " Ново-Андреевки. |
| 4. " Тарбогатая. | |

Наиболѣе неотложное по своему значенію для Приамурскаго края, является развитіе телеграфной сѣти въ верховьяхъ рѣки Зеи. Здѣсь предпо-

лагается, связать Тимптонскіе и Алданскіе прииска черезъ Дамбуки и г. Зею, провести линію вдоль р. Зеи до Малиновой и вѣтвь по Селемджи черезъ Экимчань до Софійскаго прииска.

Проведеніе этихъ линій имѣетъ чрезвычайно важное значеніе и для золотопромышленности и для развитія парходства. Особенно, если линіи пройдутъ по самому берегу рѣкъ Зеи и Селемджи, а около затруднительныхъ для судоходства мѣстъ будутъ открыты телеграфныя отдѣленія.

На состоявшемся, при участіи представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и общественныхъ организацій 10 ноября 1911 года въ Управленіи Водныхъ путей Амурскаго бассейна совѣщаніи по вопросу о проведеніи телеграфныхъ линій вдоль Верхней Зеи и Селемджи, было выражено пожеланіе о веденіи линіи отъ г. Зеи вдоль праваго берега рѣки черезъ Овсянку до д. Мазановой, и открыты на этой линіи телеграфныхъ отдѣленій въ слѣдующихъ пунктахъ:

въ первую очередь въ:

1. д. Овсянкѣ,
2. „ Ново-Покровѣ,
3. „ Новый Ямполь,
4. „ Кухтеринь Лугъ,
5. „ Иверь

и второю очередь:

1. близъ устья р. Тыгды
2. „ „ „ Дымо

Линію отъ Мазановой направить вдоль лѣваго берега р. Селемджи и открыть телеграфныя отдѣленія въ:

1. Угловой,
2. Вознесенскомъ складѣ,
4. Александровскомъ зимовѣ,
5. Селемджинскомъ зимовѣ,
6. п. Стойбѣ,
7. п. Лукачекъ,

8. п. Экимчагъ,
9. п. Ольгинское,
10. Софійскомъ прискѣ.

Кромѣ этихъ двухъ линій, проектируемыхъ почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ, совѣщаніе пришло къ заключенію о желательности продлить намѣченную линію до Кербинскаго склада и соединить такимъ образомъ эту линію съ проектируемой линіей отъ Николаевска на Амурѣ до Кербинскаго склада, тѣмъ болѣе, что въ этомъ направленіи проектируется постройка грунтовой дороги.

На линіи Софійскій пр. — Кербинская резиденція предполагаются телеграфныя отдѣленія въ слѣдующихъ пунктахъ:

1. въ Такалалѣ,
2. „ Николаевскомъ пр.,
3. „ Кербинскомъ складѣ,
4. „ Гугѣ,
5. „ Удинскомъ складѣ,
6. „ Маго.

Большинство изъ только что перечисленныхъ пунктовъ на Зеѣ, Селемджѣ и по пути отъ Стойбы до Софійскаго пр. представляютъ изъ себя крупныя переселенческіе или золотопромышленныя районы и насущная необходимость соединить ихъ телеграфной линіей иллюстрируется многочисленными просьбами, поступающими постоянно въ Управление Приамурскаго почтово-телеграфнаго округа и др. административныя учрежденія.

Что же касается участка вдоль верхней Селемджи и Амгуни, то съ проведеніемъ Николаевской магистралі по ней начнется значительное движеніе грузовъ на прилегающіе приска, и обезпеченіе этого единственнаго въ этомъ районѣ пути телеграфной линіей будетъ не только своевременно, но и настолько необходимо, что временнымъ Дорожнымъ Отдѣломъ при Управленіи водныхъ

путей Амурскаго бассейна въ смѣту Николаевскаго тракта внесень расходъ по постройкѣ на этомъ участкѣ телеграфной линіи, которую можно будетъ всегда легко дополнить телеграфными проводами и станціями. Далѣе, развитіе телеграфной сѣти Почтово-телеграфное вѣдомство проектируетъ выполнить проведеніемъ линій—Якутскъ, Средне-Колымскъ, Гижичинскъ, Тигиль, долженствующихъ связать съ административными и культурными центрами далекій, но богатый Камчатскій край.

Установленное радіо-телеграфное сообщеніе Петропавловска съ Николаевскомъ, правда, дастъ быстрое сообщеніе Камчатки съ Приамурскимъ краемъ, но одна эта воздушная линія не можетъ гарантировать, въ силу тяжелыхъ мѣстныхъ условий, непрерывность сношеній, и соединеніе Камчатскаго края еще проволочною линіей является насущной необходимостью.

Въ подтвержденіе вышесказаннаго можно указать на случившійся весной въ 1911 году пожаръ радіо-телеграфной станціи въ Петропавловскѣ, которыми были уничтожены все аппараты.

При отдаленности и полной изолированности Камчатки отъ остальнаго культурнаго міра, извѣстіе о необходимой высылкѣ новыхъ аппаратовъ получилось только черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, и телеграфное сообщеніе съ Камчаткой возстановилось только въ 1912 году.

Этотъ фактъ достаточно краснорѣчиво говоритъ о неотложности проведенія проволочной линіи.

Такая двойная телеграфная связь тѣмъ необходима, что въ силу суровыхъ климатическихъ условий и совершенной пустынности края испорченія всегда возможныхъ поврежденій, какъ радіо-телеграфныхъ станцій, такъ и проволочной линіи, будутъ требовать значительнаго времени. При существованіи же двухъ родовъ сообщенія, шлелсы на

одновременное повреждение, какъ проволочной линии, такъ и радио-телеграфной станціи, столь незначительны, что непрерывность телеграфной связи можетъ считаться гарантированной.

Постоянное же сношеніе Камчатки съ главными пунктами Охотскаго побережья и Приамурья необходимо во избѣжаніе мирнаго завоеванія нашихъ окраинъ японцами и американцами, и экономического порабощенія ихъ.

Дополнительное развитие телеграфныхъ сетей проектируемыхъ железнодорожныхъ от-
дѣловъ Амурской экспедиціи.

Постройкой указанныхъ главныхъ линий и вѣтокъ далеко не исчерпывается все желательное и необходимое въ самомъ непродолжительномъ будущемъ развитіе телеграфной сѣти Дальняго Востока.

Одного взгляда на схему развитія сѣти грунтовыхъ дорогъ Дальняго Востока, о которыхъ говорилось въ предыдущемъ изложеніи, достаточно, чтобы увидѣть необходимость проведенія по этимъ же направленіямъ телеграфныхъ линий. Дѣйствительно, эти новые магистральные пути, вѣзущіеся въ самую глубь страны, только тогда успешно могутъ выполнить свою культурную задачу, когда они будутъ снабжены телеграфными линиями, облегчающими всякія сношенія вдоль этихъ магистралей.

Такимъ образомъ, кромѣ указаннаго уже выше развитія телеграфной сѣти, необходимо провести вдоль строящихся и проектируемыхъ магистралей слѣдующія линіи:

1. Отъ ст. Часовинской по Тунгирской дорогѣ и проектируемому ея продолженію до устья рѣки Енюки на р. Олекмѣ и далѣе вдоль р. Олекмы до Олекминска.

2. Отъ Аяна по Аянь-Нельканскому тракту черезъ Нельканъ, Хандыкай, Усть-Маю до Якутска.

3. Отъ Лебединскаго пр. черезъ Васильевскій пр. до ст. Амурской ж. д. Неверь.

4. Отъ Софійскаго пр. до Чумукана въ Удской губѣ.

5. Отъ Софійскаго пр. вдоль р. Вурей до ст. Аркадіе-Семеновской.

6. Отъ Николаевска до д. Иски у Залива Счастья.

7. Отъ Хабаровска до Императорской гавани.

8. Отъ Николаевска до о. Лангръ (90 в.)

9. Отъ Софійскаго пр. до Кербинской резиденціи на р. Амгунн.

Расходы по сооруженію проектируемыхъ телеграфныхъ линій въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ зависятъ отъ характерныхъ мѣстныхъ условій даннаго района и потому невозможно вывести какую-либо среднюю стоимость версты этихъ сооружаемыхъ линій и приходится ограничиться указаніемъ на стоимость каждой линіи въ отдѣльности.

Стоимость проектируемыхъ телеграфныхъ *) линій.

Такъ, стоимость проектируемой линіи:

1. Охотскъ—Гижичинскъ—Тигель исчисляется въ	800000 р.
2. Якутскъ—Средне-Колымскъ (2300 в.)	700000 р.
3. Средне — Колымскъ — Гижичинскъ (650 в.)	200000 р.
4. Благовѣщенскъ—Софійскій пр. (860 в.)	250000 р.
5. Олекминскъ—Вилійскъ (450 в.)	100000 р.
6. Николаевскъ—Кербинскій ск. (450 в.)	140000 р.
7. Де-Кастри—Императорская гавань	240000 р.
8. Отъ Вухты Св. Ольги до пр. Бринера	36000 р.
9. Отъ Покровки до ст. Манчжурія по р. Аргуни	178000 р.
10. д. Пуятинно—г. Зея	145000 р.
11. Тимтоискіе пр.—Алданскіе пр.—г. Зея	150000 р.
12. Вѣтки Екатеринбургская — Благовѣщенскъ — ст. Константиновская	30000 р.
13. Покровская—Никольскій хуторъ	13000 р.
Итого	2982000 р.

*) Данные, сообщенныя Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ.

Расходы же по открытію новыхъ телеграфныхъ станцій на существующихъ линияхъ исчисляются въ Амурской области:

село Биджанъ	11000	руб.
„ Николаевская	7000	„
„ Екатериновка	800	„
„ Ивановка, Александровка, Ново- Благовѣщенское, Путятино	40000	„
„ Овсянка	3500	„
въ Приамурской области:		
села Сергіе - Михайловское, Бяземское, Ботканово, Лутковское, Авдѣвка и Зеньковское	15000	„
„ Покровское	7000	„
„ Осиновка и Ивановка	1200	„
„ Душкино	800	„
„ Жариково и Гродеково	1300	„
„ Мыхиль	600	„
Итого		88200 руб.

Разница въ стоимости новыхъ станцій происходитъ отъ того,—нужно ли строить зданія для станцій и квартиръ служащихъ, или же въ данномъ селеніи имѣются пригодныя для этихъ цѣлей частныя зданія, отдающіеся въ наемъ.

Приблизительная стоимость линій, намѣчен-ныхъ Дорожнымъ Отдѣломъ

1. Хабаровскъ—Императорская гавань	427	вр.	18000	руб.
2. Софійскій пр.—Кербинская резиденція	143	„	43000	„
3. Якутскъ—Аянъ	970	„	290000	„
4. Олекминскъ—ст. Могоча Амурской ж. д.	976	„	290000	„
5. Софійскій пр.—Чумуканъ въ Удской губѣ	396	„	120000	„
6. Софійскій пр.—Иннокентьевка	480	„	145000	„
7. Лебединный пр.—ст. Неверъ Амурской ж. д.	329	„	110000	„

8. Отъ Николаевска до устья р.		
Искн	35	„ 100000 „
9. Отъ Николаевска до о.		
Лангръ	327	„ 28000 „
		<hr/>
	Итого . .	1206000 руб.

Источники
для покрытiя
расходовъ по
сооруженiю
новыхъ линiй.

Средства, необходимыя на указанное развитiе телеграфной сѣти, ввиду государственной важности этого дѣла, естественно должны отпускаться самимъ Государствомъ.

Но если требующiя суммы не будутъ отпущаться полностью и доходы, получаемые съ Приамурскаго края будутъ расходоваться на другiя нужды, то мѣстное населенiе и отдѣльныя учрежденiя, вынуждаемые насущной необходимостью скорыхъ телеграфныхъ сообщенiй, готовы придти на помощь посильными денежными взносами, а такъ же согласны на установленiе повышенныхъ тарифовъ.

Такъ, золотопромышленники Селемджинскихъ пр., для скорѣйшаго развитiя телеграфной линiи, предлагали въ теченiе 10 лѣтъ вносить ежегодно по 7000 руб. и дать для телеграфныхъ отдѣленiй и квартиръ служащихъ безвозмездно помѣщенiя съ освѣщенiемъ и отопленiемъ.

При открытiи телеграфнаго отдѣленiя въ Екатериновѣ, Бибиковское общество предоставило на 1 годъ помѣщенiе съ отопленiемъ и освѣщенiемъ.

Въ деревнѣ Мазановой купецъ Ан. Макаровъ предлагалъ внести 300 рублей. Въ селѣ Душкино администрацiя фабрики Гайдамакъ вноситъ 200 руб. и предоставляетъ помѣщенiе съ отопленiемъ и освѣщенiемъ.

Въ с. Мыхель мѣстные жители предоставляютъ помѣщенiе съ отопленiемъ и освѣщенiемъ на три года.

Въ д. Тырѣ жители предоставляютъ помѣщенiе съ отопленiемъ и освѣщенiемъ на три года и т. д.

Ужъ самъ по себѣ фактъ—желаніе мѣстнаго населенія придти на помощь правительству—показываетъ, насколько потребность въ телеграфныхъ сообщеніяхъ созрѣла и—неотложна.

Если правительствомъ принципъ частной помощи будетъ признанъ нежелательнымъ, то тогда надо будетъ облегчить развитіе частной инициативы.

Въ настоящее время полученіе разрѣшенія сопряжено съ безчисленными проволочками и формальностями и потому развитіе частныхъ сѣтей идетъ чрезвычайно медленно.

Достаточно посмотреть на карту, чтобы констатировать тотъ фактъ, что за исключеніемъ узкой полоски вдоль Амура и Уссурийской ж. д. Дальній Востокъ совершенно не обслуживается телеграфомъ.

Что же касается расходовъ по постройкѣ линий, то, при одновременномъ проведеніи съ трактами, стоимость постройки значительно понизится вслѣдствіе пользованія уже готовой просѣкой. Кроме того, не нужно будетъ нанимать специальныхъ рабочихъ для обтески и вѣшыванія столбовъ, т. е. при большихъ земляныхъ работахъ и прорубкѣ просѣки, установка 15—20 столбовъ на версту будетъ дѣлаться попутно и расходъ по этой работѣ значительно понизится.

Расходъ по проведенію линій отъ Стойбы до Кербинскаго слагада сведется до минимума, т. е. Управленіемъ водныхъ путей Амурскаго бассейна въ смѣту по постройкѣ Николаевскаго тракта внесень расходъ, какъ было выше указано, на постройку на этомъ участкѣ телефонной линіи и, въ случаѣ скораго осуществленія дороги, Почтово-телеграфному вѣдомству нужно будетъ только подвѣсить свой ввводъ къ уже готовой линіи.

Что касается телеграфныхъ станцій на предполагаемыхъ линіяхъ, то расходы по ихъ обору-

дованію пока не могутъ бытьъ внесены въ смѣту, т. к. ихъ число и расположеніе будетъ намѣчаться въ зависимости отъ развитія экономической жизни данныхъ районовъ. Расходы же по сооруженію станцій, сравнительно съ затрачиваемыми суммами на проведеніе самихъ линій,—не велики. Ввиду тѣснаго соприкосновенія телеграфнаго дѣла съ дорожнымъ, всѣ проекты, какъ телеграфныхъ линій, такъ и проводимыхъ дорогъ должны быть согласованы на мѣстѣ и окончательное рѣшеніе должно быть выработано на такихъ же междуведомственныхъ комиссіяхъ, какъ и при рѣшеніи вопроса о развитіи телеграфныхъ линій въ верховьяхъ Зеи и Селенджи.

ГЛАВА IV.

Безпроводочный телеграфъ.

Существующіе радио-телеграфное сообщеніе.

Кромѣ проводочныхъ линій въ Приамурскомъ краѣ существуетъ еще нѣсколько станцій безпроводочнаго телеграфа.

Для сообщенія съ Камчаткой построено двѣ главныя станціи, одна въ Николаевскѣ на Амурѣ, а другая въ Петропавловскѣ на Камчаткѣ.

Правда,—въ Приамурскомъ краѣ есть еще пять радио-телеграфныхъ станцій: въ Хабаровскѣ, Владивостокѣ, Харбинѣ, Малмыжѣ и на Иманѣ, но эти станціи построены военнымъ ведомствомъ и служатъ исключительно для военныхъ цѣлей.*).

Станція въ Петропавловскѣ только въ 1912 году возстановлена послѣ пожара. До этого поврежденія станція работала очень успешно, и Камчатка находилась въ постоянной связи съ Приамурьемъ.

*). Въ 1912 году открыты станціи безпроводочнаго телеграфа въ Охотскѣ, Анадырѣ, Нанхой и Кербиновской резиденціи.

Развитіе станцій безпроводнаго телеграфа для Сѣверо-восточнаго побережья имѣеть особо важное значеніе еще потому, что почтовые сношенія пароходами, совершающими рейсы по Охотскому морю и Татарскому проливу, ежегодно прерываются на большую часть года.

Пароходные рейсы, и такъ очень рѣдкіе, всѣ — круговые, что еще значительно замедляетъ доставку почты. Кроме того, будучи съ сѣвера ограничена громаднѣйшими, трудно проходимыми пустынными пространствами, а съ другихъ трехъ сторонъ моремъ, — Камчатка занимаетъ совершенно обособленное положеніе и пароходныя сообщенія для нея имѣють глубокое жизненное значеніе.

Послѣдняя катастрофа съ „Titanic“ показала насущную необходимость по возможности постоянного сообщенія судовъ, какъ между собой, такъ и съ бережными станціями, особенно при плаваньи по сѣвернымъ морямъ.

Проектируемое развитіе станцій безпроводнаго телеграфа.

Для развитія правильнаго пароходства, кроме существующей въ Петропавловскѣ станціи, проектируется построить по берегу Берингова моря еще пять станцій: въ Ново-Маринскомъ посту, на о. Беринга, Марковѣ, бухтѣ Провидѣнія и на мысѣ Дежнева.

Организація этихъ станцій, въ связи съ развитіемъ ихъ въ будущемъ вдоль береговъ Охотскаго моря и побережья Ледовитаго океана, если не позволитъ совершать вполне правильные рейсы вдоль всѣхъ береговъ Сибири, то во всякомъ случаѣ сдѣлаетъ плаванье отъ Чукотскаго носа до устья Лены, а также по Охотскому морю, въ Удскую губу и Аяць, явленіемъ самымъ обычнымъ.

Навигація теперь сокращается, кроме наступленія неблагоприятнаго для плаванія времени, еще и неизвѣданнымъ дѣйствительнаго времени замерзанія и появленія льдовъ въ сѣверныхъ частяхъ моря.

Съ установленіемъ проектируемыхъ станцій суда будутъ получать точныя свѣдѣнія о положеніи льдовъ и въ состояніи будутъ совершать добавочные рейсы.

Кромѣ этихъ проектируемыхъ станцій, въ связи съ развитіемъ нефтяной промышленности на Сахалинѣ въ районѣ Чайвинскаго залива на восточномъ побережьѣ Сахалина, Сахалинскимъ нефтепромышленнымъ обществомъ было предложено устроить въ Чайвинскомъ заливѣ станцію беспроволочнаго телеграфа за свой счетъ. Но это нежелательно по стратегическимъ соображеніямъ, и необходимо, чтобы государство за свой счетъ строило и ободуживало станціи. Въ дальнѣйшемъ развитіе станцій беспроволочнаго телеграфа Дорожнымъ Отдѣломъ Амурской экспедиціи намѣчается:

1. Въ Чайвинскомъ заливѣ.
2. „ посту Александровскомъ
3. „ заливѣ Байкаль.

и на материкѣ:

4. Въ заливѣ Де-Кастри.
5. „ Аянѣ и
6. „ Удской губѣ.

Стоимость сооруженія станціи въ Петропавловскѣ нечисляется въ 200000 руб., на о. Беринга, Ново-Маринскомъ посту, Марковѣ, Провидѣнія и на мысѣ Дежнева въ 615000 руб., т. е. каждая по 123000 руб.

Станціи на Сахалинѣ, въ з. Де-Кастри и въ Аянѣ также обойдутся не болѣе 125000 руб., т. е. стоимость всѣхъ 6 нечисляется въ 750000 руб.

Возможность сообщенія плавающихъ судовъ беспроволочнымъ телеграфомъ съ береговыми станціями, заставляеть желать скорѣйшаго развитія этого рода сообщеній. Эта мѣра, въ связи съ по-

стройкой маяковъ и устройствомъ туманной сигнализаціи, будетъ способствовать развитію русскаго морского судоходства, которое такъ необходимо забытой и заброшенной нашей окраинѣ.

ГЛАВА V.

Почтовые сообщенія.

Направленіе
и протяженіе
почтовыхъ
трактовъ.

Вся почта, отправляемая на Дальній Востокъ, слѣдуетъ по Сибирской и Забайкальской желѣзнымъ дорогамъ черезъ Иркутскъ до Читы. Затѣмъ часть почты, предназначенной для Приморской области, направляется по Восточно-Китайской ж. д. черезъ Харбинъ на Никольскъ-Уссурійскій, гдѣ производится сортировка и дальнѣйшая отправка почты, въ зависимости отъ указаннаго адреса, или по Уссурійской ж. д., или же на почтовыхъ, или же отправляется во Владивостокъ и тамъ грузится на морскіе пароходы (какъ напримѣръ, почта, адресованная на Сахалинъ или на Камчатку).

Другая часть, предназначенная для Амурской области или пунктовъ Приморской области, расположенныхъ по Амуру, идетъ до Срѣтенска по ж. д. и далѣе,—по Амуру. Лѣтомъ—на пароходахъ Амурскаго общества Пароходства и Торговли, субсидируемаго правительствомъ и обязаннаго перевозить почту и совершать срочные рейсы между Срѣтенскомъ и Николаевскомъ; зимой—на лошадяхъ по льду р.р. Шилки и Амура, а въ распутицу, кромѣ участка отъ Благовѣщенска до Хабаровска, гдѣ построена колесная дорога, легкая почта идетъ въякомъ по тропамъ вдоль берега, а движеніе посылокъ совершенно прекращается до зимняго пути.

Всѣхъ почтовыхъ трактовъ на Дальнемъ Востокѣ 27, съ общимъ протяженіемъ въ 9144 версты, распределяющихся по областямъ слѣдующимъ образомъ:

Въ Забайкальской области 10 трактовъ:

1. Татаурово—Баргузинъ.	271	вер.
2. Верхнеудинскъ—Троицкосавскъ.	213	„
3. Верхнеудинскъ—Чита	453	„
4. Троицкосавскъ—Бичура	105	„
5. Круговой трактъ отъ Петровскаго за- вода до этого же пункта черезъ Би- чуру—Красный Яръ.	272	„
6. Макваѣево—Кыра.	352	„
7. Срѣтенскъ—Нерчинскій заводъ.	271	„
8. Борзя—Нерчинскій заводъ.	312	„
9. Алгачи—Александровскій заводъ.	36	„
10. Шилкинскій трактъ—Срѣтенскъ—По- кровка (зимній, по льду р. Шилки).	331	„
<u>Итого</u>		2819 вер.

Въ Амурской области 6 трактовъ:

1. Хабаровскъ—Покровка (отъ Покров- ки до Благовѣщенска идетъ по льду Амура, а отъ Благовѣщенска до Хабаровска построена колесная до- рога)	1562,53	вер.
2. Черняево—Зезя	158,75	„
3. Михайловская—Поляркова.	38	„
4. Райчиха—Пашкова	173	„
5. Аркадіе-Семеновск.—Инновентьевка.	41,75	„
6. Радде—Чурки.	288	„
<u>Итого</u>		2262,03 вер.

Въ Приморской области 7 трактовъ:

1. Хабаровскъ—Николаевскъ (зимній по льду Амура).	894	вер.
2. Никольскъ—Уссурійскій—Полтавка	67,25	„
3. Никольскъ—Уссурійскій—Алучино.	104,75	„
4. Никольскъ—Уссурійскій—Камень- Рыболовъ.	104,75	„
5. Раздольное—Посыеть	186,50	„
6. Шкотово—посъ Св. Ольги.	375	„
7. Маринскъ—Де-Кастри (по льду оа. Кнак и далье тропой).	67	„
<u>Итого</u>		1799,25 вер.

Въ Камчатской области:

1. Охотскъ—Петропавловскъ	3810 вер.
2. Гижига—Марково	800 п
<hr/>	
Итого	5610 вер.

На Сахалинѣ:

1. Александровскій постъ—Рыковское	65,75
2. Николаевскъ — постъ Александровскій (зимній, по льду Татарскаго пролива на собакахъ)	306
<hr/>	
Итого	371,75

Всего въ Приамурскомъ Почтово-Телеграфномъ Округѣ 11862,00

Въ Забайкальской области почта, адресованная въ одинъ изъ пунктовъ, не находящихся на линіи ж. д., до ближайшей станціи идетъ по желѣзной дорогѣ, а далѣе—на почтовыхъ

Всѣ тракты въ этой области, за исключеніемъ Шилкинскаго, на всемъ своемъ протяженіи идутъ по грунтовымъ дорогамъ и потому фактически существуютъ безъ перерывовъ и лѣтомъ и зимой.

Состояніе трактовъ.

Несмотря на недостаточность ремонта, большинство почтовыхъ трактовъ Забайкалья находится, въ сравненіи съ трактами Приамурья, въ хорошемъ состояніи. Это объясняется благоприятными естественными условіями. Почва въ Забайкальской области камениста, и на многихъ участкахъ тракты представляютъ собою естественныя шоссе. Кромѣ того мѣстность здѣсь всхолмленная, мало плоскостныхъ водораздѣловъ и выпадающіе осадки, быстро стекая въ ложбины, не такъ сильно заболачиваютъ мѣстность, какъ въ Амурской и Приморской областяхъ.

Только зимой ѣзда на почтовыхъ здѣсь находится въ тяжелыхъ условіяхъ, благодаря сильнымъ стужамъ и вѣтрамъ, зловодно разгуливающимъ по этой безлѣсной части Забайкальской возвышенности.

На пяти почтовых трактахъ, находящихся въ востоку отъ Чнты съ общимъ протяженіемъ въ 1302 версты, имѣется 57 станцій.

Всѣ станціи расположены по станицамъ и деревнямъ и среднее разстояніе между ними равняется 23 верстамъ, что при хорошихъ дорогахъ можетъ считаться вполне нормальнымъ.

Совсѣмъ иначе обстоитъ дѣло въ Амурской области.

Главный почтовый трактъ Приамурскаго края.

Главный Амурскій почтовый трактъ отъ Покровки идетъ по льду до Благовѣщенска и далѣе по колесной дорогѣ до Хабаровска. Такимъ образомъ, первая половина этого пути фактически существуетъ всего $3\frac{1}{2}$ мѣсяца въ году: съ перваго декабря по 15 марта. Въ концѣ марта начинается весенняя распутица и почта идетъ вьюкомъ по тропамъ вдоль берега. Пассажирское же движеніе почти совсѣмъ прекращается. Весенняя распутица продолжается около $1\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ и регулярное пароходное движеніе начинается обыкновенно 1 мая и заканчивается 1 октября, послѣ чего опять слѣдуетъ мѣсяцъ и болѣе распутицы.

Вторая часть этого тракта отъ Благовѣщенска до Хабаровска идетъ по колесной дорогѣ.

Нельзя не остановиться подробнѣе на этомъ участкѣ, являющемся зимой единственнымъ путемъ между главнымъ административнымъ центромъ всего Дальняго Востока, — Хабаровскомъ, — и административнымъ и промышленнымъ центромъ Амурской области, — Благовѣщенскомъ.

Трактъ этотъ, сооруженный трудомъ каторжниковъ, находится въ такомъ ужасномъ состояніи, что если немедленно не будетъ произведенъ капитальный ремонтъ всего пути, то его нужно будетъ цѣлыми участками отстраивать снова. Главнымъ препятствіемъ при движеніи по этому тракту являются разрушенные мосты, которые приходится

обязать по кочковатым болотам и каждый раз рисковать поломать экипажъ или искалѣчить лошадей.

Объ наледяхъ, ухабахъ, выбоинахъ и т. п. неудобствахъ не приходится и говорить. Отпускаемыхъ ремонтныхъ денегъ (въ 1911 по 1½ руб. на версту, не можетъ хватить даже на самыя ничтожныя исправленія пути.

Станціонныя зданія построены безъ тщательной конопатки, безъ теплыхъ половъ, сильно запылены и въ 50-ти случаяхъ на 100 подвержены развѣданію грибами.

Вслѣдствіе этихъ недостатковъ помѣщенія станцій очень холодны, а потому въ помощь кирпичнымъ печамъ приходится ставить желѣзныя, которыя создаютъ быстрыя колебанія температуры, что крайне вредно отзывается на здоровьѣ лицъ, пользующихся этими помѣщеніями.

Но самой характерной особенностью этого тракта является—вопиющій недостатокъ въ лошадяхъ.

При устройствѣ тракта Почтово-телеграфнымъ ведомствомъ проектировалось на каждой станціи содержать по восьми троекъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы проѣзжающимъ предоставить 6 троекъ, т. е., по правиламъ, тяжелая почта въ 3 тройки должна отправляться разъ въ недѣлю, а ежедневно въ ту и въ другую сторону идетъ съ легкой почтой только по одной тройкѣ.

Въ дѣйствительности почта ежедневно забираетъ по 3 тройки для отправки тяжелой почты въ каждую сторону. И такъ какъ число лошадей осталось то же, то для проѣзжающихъ предоставляется всего 2 тройки. Такимъ образомъ лошадей иногда не хватаетъ и проѣзжающіе, особенно не снабженные открытыми листами, рискуютъ на каждой станціи просидѣть по 3—4 дня.

Въ ореднемъ—частныя лица ѣдутъ по этому тракту со скоростью 25—75 верстъ въ день. Прав-

да, на некоторых станциях, расположенных в деревнях, можно нанять обывательских лошадей, но вольные ямщики, отлично зная, в каком безвыходном положении находятся проезжающие, за перегоны в 20—25 верст берут по 10—15 руб.

Такое невозможное положение весной ухудшается еще больше от наплыва проезжающих, но в это время, вследствие образования наледей, движение на некоторых перегонах на ночь закрывается и закупорка на станциях достигает максимума.

Нельзя также обойти молчалием задержек при выдаче кормовых денег. Так, в март месяц (1912 г.) почто-содержателями не были еще получены кормовые за январь. В результате—лошади, не получая овса, дошли до крайнего истощения, а почто-содержатели грозили совершенно прекратить почтовую гоньбу. Злоупотребления писарей вошли в обычай и благодаря отсутствию на станциях указаний о числах запасных экипажей и ямщиков, желающие получить скорее лошадей должны входить в коммерческие переговоры с писарями,—иначе получается отвратительное зрелище свободных ямщиков или экипажей, и проезжающий вынужден ждать.

Среднее расстояние между станциями на почтовых трактах в Амурской области равняется 22 верстам, что может считаться нормальным. В отдельных случаях расстояние между станциями достигает 41 версты.

Такое большое расстояние сильно утомляет и проезжающих и лошадей,—особенно в периоды распутицы.

Отсутствие
содержания
почтовой
гоньбы.

На содержание всех трактов в Забайкальской области в 1911/12 году израсходовано 259,088 руб., а в Приамурском округе этот же расход в 1911/12 г. выразился 598,976 руб.

Стоимость содержанія версты почтоваго тракта въ Забайкальской области колеблется въ очень широкихъ границахъ: отъ 32 до 143 руб.

Въ Приамурскомъ округѣ расходы по содержанію трактовъ также очень не постоянны, и для большей наглядности предпочтительнѣе привести эти данныя для каждаго тракта въ отдѣльности.

Амурская область.

1. Хабаровскъ—Покровка (отъ Покровки до Благовѣщенска по льду Амура, далѣе колесная дорога) 192 руб.
2. Черняево—г. Зея 64 "
3. Михайловская—Поюркова 22 "
4. Райчиха—Пашкова (зимній) 58 "
5. Радде—Чурки 22 "

Приморская область.

1. Хабаровскъ—Николаевскъ (зимній по льду Амура) 167 руб.
2. Никольскъ—Уссурійскій—Анучино . . . 148 "
3. Никольскъ—Уссурійскій—Полтавка . . . 196 "
4. Никольскъ—Уссурійскій—Камень-Рыболовъ 62 "
5. Раздольное—Посыеть 123 "
6. Штоково—постъ Св. Ольги 149 "

На Сахалинѣ постоянный почтовый трактъ, приспособленный для колеснаго движенія, существуетъ только одинъ, — отъ поста Александровскаго до Рыковского, но кромѣ того зимой по льду Татарскаго пролива устанавливается почтовое движеніе на собакахъ между Николаевскомъ на Амурѣ и постомъ Александровскимъ. Условія, въ которыхъ находится этотъ зимній трактъ такъ своеобразны, что для лучшаго уясненія всѣхъ трудностей при перевозкѣ почты по этому тракту будетъ умѣстнымъ привести цѣликомъ его официальное описаніе, составленное Начальникомъ Николаевской Почтово-телеграфной конторы.

Сообщеніе
Приамурья съ
о-вомъ Саха-
линомъ.

1) Отъ Николаевска до поста Александровскаго 306 в., на протяженіи которыхъ 17 остановокъ въ стойбищахъ тиляковъ и специальныхъ зимовьяхъ, а именно:

Отъ Николаевска—Стойбище	Кукла	9 в.
"	Васинъ мысъ	10 "
"	Нальво	17 "
"	Пронге	12 "
"	Хузи	12 "
"	Мы	17 "
Телеграфное отдѣленіе	Погиби	50 "
Зимовье	Уанды	23 "
"	Лякъ	25 "
Стойбище	Тыкъ	14 "
Телеграфное отдѣленіе	Вяхта	26 "
Зимовье	Трамбаусъ	16 "
"	Хое	24 "
"	Тенги	9 "
"	Мгачи	12 "
Стойбище	Арково	18 "
Постъ Александровскій		12 "
	<u>Итого</u>	<u>306 в.</u>

Дорога идетъ:

Отъ Николаевска до Стойбища—Кукла по льду р. Амура, переходя съ лѣваго на правый берегъ.

Отъ Куклы до Хузи по льду рѣки Амура, по правому его берегу; отъ Хузи до Мы: 5 верстъ по правому берегу Амура, 3 версты лѣсомъ, черезъ мысъ Пронге, при небольшомъ подъемѣ и спускѣ, затѣмъ по правому берегу Лимана 9 верстъ; отъ Мы до Погиби 50 верстъ—по льду Татарскаго пролива, пересѣкая его по діагонали съ праваго берега Амура на берегъ (западный) острова Сахалина.

Отъ Погиби до м. Уанды: 12 верстъ по льду Татарскаго пролива, пересѣкая бухту, затѣмъ 11 верстъ по лѣсу и 13 верстъ по льду пролива, пересѣкая бухту.

Отъ мыса Лявъ до м. Тыкъ—10 верстъ по льсу и 4 версты по льду пролива, пересѣкая бухты (значительно большія).

Отъ Тыкъ до Вяхты — все разстояніе по льсу.

Отъ залива Вяхты до поста Александровскаго все разстояніе по льду пролива, пересѣкая нѣсколько глубокихъ бухтъ.

2) Все протяженіе дороги обставляется вѣхами, — отъ Николаевска до полустанціи между Мы и Погиби распоряженіемъ Удской Окружной полиціи, а дальше—до поста Александровскаго, распоряженіемъ Сахалинской Администраціи. Вѣхи эти ставятся крайне рѣдко и въ большинствѣ случаевъ не отвѣчаютъ своему назначенію, въ особенности по берегу Сахалина.

3) Тороса на всемъ протяженіи льда бывають очень большіе и для проѣзда не разбиваються. Проѣздъ, пока не выпадаетъ большой снѣгъ, или пока не заровняетъ тороса наноснымъ во время пурги снѣгомъ,—крайне тяжелъ и затруднителенъ. По этой причинѣ нерѣдко ѣдутъ не по льду, а берегомъ около горъ и обрывовъ.

4) Пурги бывають одинъ—два раза въ мѣсяцъ, каждый разъ отъ 1 до 5 дней,—всю зиму. Опасность ѣзды, происходящая отъ пурги особенно велика по Татарскому проливу, гдѣ нерѣдко приходится отсиживаться по нѣсколько дней въ снѣжныхъ сугробахъ. Подобные случаи—ежегодны.

5) Наибольшая почта до войны 1900 г.	200 пуд.
Теперь,	60 "
Наименьшая до войны	20 "
Теперь	5 "

6) Въ нарту (сани для ѣзды на собакахъ) впрягается 13 собакъ. Почта нагружается на нарту въ количествѣ 10 пудовъ при одномъ каюрѣ (гонщикѣ), а если для охраны ея потребуются еще и сопровождающій,—только пять пудовъ.

7) Почта отъ Николаевска до поста Александровскаго или обратно, при благопріятной погодѣ и незанесенной снѣгомъ дорогъ, идетъ пять дней. Если же дорога занесена снѣгомъ, или при пургѣ, то—7-8 и даже—12 дней.

8) Первая почта изъ Николаевска на Сахалинъ отправляется 15—20 декабря; срокъ этотъ находится въ зависимости отъ замерзанія льда въ Татарскомъ проливѣ и установки по нему вѣхъ. Первая почта съ Сахалина приходитъ на тѣхъ же собакахъ, т. е. спустя 10—15 дней послѣ выхода ея изъ Николаевска.

Послѣдняя почта отправляется изъ Николаевска въ половинѣ марта и приходитъ на Сахалинъ въ концѣ этого же мѣсяца.

9) Въ минувшую зиму отправлено почты на Сахалинъ 249 пудовъ, получено оттуда 207 пудовъ.

10) Стоимость нарты для отвоза почты туда и обратно—отъ 60 до 90 рублей. Наемъ этихъ нартъ производится съ публичныхъ торговъ ежегодно.

Улучшеніе пути вполне возможно; для этого требуется построить во всѣхъ пунктахъ остановокъ спеціальныя дома, со сторожемъ и необходимой обстановкой. Татарскій проливъ слѣдуетъ переѣзжать не по діагонали, а по перпендикуляру, отъ стойбища Мы. Этимъ хотя и удлинняется путь верстъ на 15—20, но зато не будетъ переѣзда по срединѣ пролива въ 50—60 верстъ,—самаго опаснаго мѣста.

Необходимо устанавливать на всемъ пути хорошія и частыя вѣхи, въ два ряда,—т. е. по ту и другую сторону дороги. Отъ Николаевска до Стойбища Мы сдѣлать проѣздъ на лошадахъ въ разнѣпряжку, что вполне возможно. На всемъ протяженіи льда торова тщательно разбивать. Въ интересахъ того,—чтобы дорога не исчезала подъ снѣжными заносами, вслѣдствіе рѣдкаго по ней проѣзда, отправлять почту не одинъ разъ въ недѣлю, а каждый день. Такимъ образомъ наѣзженная дорога

представляла бы больше удобства для проѣзда и опасность погибнуть на ней или обморозиться сократилась бы на половину. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду нто обстоятельство, что проектируемое состояніе пути привлекло бы движеніе частныхъ грузовъ, т. е. дало бы возможность каждому, безъ особенныхъ денежныхъ затратъ и риска для жизни, пользоваться этимъ сообщеніемъ.

Къ этому описанію Начальника Николаевской Почтово-Телеграфной конторы слѣдуетъ добавить, что самое опасное мѣсто на пути между Николаевскомъ и Сахалиномъ это—путь отъ Хои до с. Трамбаузъ, гдѣ постоянно открываются льды, благодаря чему почта иногда задерживается дней на 5—8.

Въ зиму 1909—1910 года почта постоянно задержалась именно на этомъ участкѣ пути. Изъ разспросовъ сторожиловъ выясняется, что зимній путь возможно улучшить и на этомъ участкѣ для чего необходимо взорвать или тоннелировать нѣсколько мысовъ, чѣмъ будетъ избѣгнутъ опасный путь по льду.

Проектируемое развитіе почтовыхъ сообщений.

Для улучшенія почтовыхъ сношеній на Дальнемъ Востоку, почтово-телеграфное вѣдомство проектируетъ открыть слѣдующія почтовыхъ отдѣленія:

Въ Забайкальской области:

1. При ст. Танхой Забайкальской ж. д.—почтово-телеграфное отдѣленіе.
2. Въ с. Усть-Варгузинѣ—почтовое отдѣленіе на тракѣ Татаурово-Варгузинѣ.
3. При разъѣздѣ № 37 Забайкальской ж. д.—почтовая операція всякаго рода, по закону 24 января 1900 года.
4. При ст. Адриановка той же дороги—почтовое отдѣленіе.
5. На значительныхъ станціяхъ строящейся Амурской ж. д.—почтово-телеграфныя конторы.

6. Въ поселкѣ Бушулей той же дороги—почтовое отдѣленіе.

Въ Амурской области проектируется открытіе новыхъ почтовыхъ трактовъ и станцій на нихъ:

1. Почтовый трактъ Благовѣщельскъ — Путятино (312 вер.).

- 1) Станція Ивановка,
- 2) Средне-Вѣльское,
- 3) Александровская,
- 4) Большая Сазоновская,
- 5) Введеневская,
- 6) Краснояровская,
- 7) Мазановская,
- 8) Путятино.

2. Трактъ село Ивановское—с. Песчано-Озерское (60 вер.).

- Станція Аиновская.
" Песчано-Озерская.

3. Трактъ Александровская—д. Тарбогатай (42 вер.).

- Станція Павловская.
" Тарбогатайская.

Въ Приморской области:

1. Трактъ Камень-Рыболовъ—Гродеково (72 вер.).

- Станція Жариково.
" Гродеково.

2. Трактъ Пост. Св. Ольги-Владими́ро-Мономахово (114 вер.).

- Станція Маркушинская,
" Тоинауэская,
" Боготольская,
" Владимиро-Мономахово.

Временно эти тракты пройдутъ по уже существующимъ дорогамъ и пока расходы по ихъ сооруженію ограничатся расходами по учрежденію почтовыхъ станцій, исчисленныхъ почтовымъ вѣ-

домствомъ въ 24600 руб. (изъ нихъ на три тракта въ Зейскомъ районѣ приходится 15800 руб.).

Но ввиду того, что тракты эти являются проѣзжими только при благоприятныхъ условіяхъ въ сухую погоду, то Амурской Экспедиціей намѣчена постройка постоянныхъ колесныхъ дорогъ, которыя дадутъ возможность постояннаго передвиженія на колесахъ. Указанныя выше улучшенія нужно считать только, какъ начало цѣлаго ряда необходимыхъ мѣропріятій, чтобы создать въ край хотя бы только удовлетворительные способы почтового сообщенія. Уже одинъ фактъ существованія на главныхъ трактахъ вьючнаго способа перевозки почты достаточно краснорѣчиво говорить о плачевномъ состояніи почтовыхъ сообщеній.

Но если вышеописанныя неудобства существуютъ на главныхъ трактахъ, то внутри страны дѣло обстоитъ еще хуже — тамъ просто-на-просто нѣтъ никакихъ почтовыхъ путей. Корреспонденція доходитъ только до ближайшей станціи на почтовомъ трактѣ, а затѣмъ, если существуютъ волостныя правленія, то начинается странствовать изъ одного правленія въ другое, и сроковъ никакихъ быть не можетъ; во всѣхъ другихъ мѣстностяхъ желающіе получить почту сами должны являться въ волостное правленіе за ея полученіемъ.

Проѣзжающимъ же предоставляется сговариваться съ вольными ямщиками, гдѣ они есть, а то просто, — заводить своихъ лошадей и ѣхать на долгихъ.

Особенно страдаетъ отъ отсутствія почтовыхъ трактовъ. Колонизаціонный Зейскій и Золотопромышленный Селемджинскій районы, кромѣ проектируемыхъ почтовымъ ведомствомъ трактовъ, здѣсь необходимо въ самомъ близкомъ будущемъ продолжить почтовый трактъ отъ д. Пуятинной до Стойбы и затѣмъ, по мѣрѣ окончанія постройки

Николаевской магистрали, отъ Стойбы установить почтовое движеніе до Софійскаго пр. и далѣе до Николаевска.

Затѣмъ слѣдуетъ организовать почтовое сообщеніе золотопромышленныхъ районовъ и Алданскаго съ г. Зеею и Тымптонскаго съ Джалиндою на Амуръ, и по мѣрѣ постройки дорогъ установить почтовые сообщения на проектируемыхъ магистральныхъ Тунгирской и Аянъ-Нельканской.

ГЛАВА VI.

Телефонныя сообщенія.

Въ Забайкальской области существуетъ только одна телефонная линія, протяженіемъ въ 100 верстъ: отъ ст. Доно до Стараго Цурухайтуя.

Въ Приамурскомъ Краѣ телефонныя линіи построены почти исключительно частными лицами и служатъ главнымъ образомъ для сношенія золотопромышленныхъ районовъ съ центромъ Зейской золотопромышленности—Г. Зеею.

Здѣсь имѣются линіи:

- I. Верхне-Амурской золотопромышленной компаніи: отъ г. Зеи черезъ Зимовье Обка, Иннокентьевскій пр., Таежный пр., Дамбукинскій складъ, Потѣхинскій складъ до Зимовья Вордагонъ съ вѣткой отъ Иннокентьевскаго пр. до Унахинскаго скл. 263 в. 178 с.
- II. Зейской золотопромыш. компаніи: отъ г. Зеи черезъ пр. Ингара, пр. Иннокентьевскій, Дамбуки, Рождественскій и Владимірскій пр. до пр. Децкаго. 223 в.

III. Зейскаго купца Викулова: отъ пр. Рождественскаго до пр. Основнаго, и въ г. Зеѣ—отъ квартиры до пристани Верхне-Амурской компаніи около.	19 в.	80 с.
IV. Отъ присковъ Бриннера до бухты Тютихе.	37 в.	
V. Нѣсколько незначительныхъ линий частныхъ лицъ, всего около .	4 в.	
		<hr/>
		Итого около 550 в.

Кромѣ того, въ Благовѣщенскѣ, Хабаровскѣ и Владивостокѣ существуютъ сѣти городскихъ телефоновъ, а отъ Николаевска къ устью Амура—къ мысамъ Пронга и Джаора—устроена линія Управленіемъ Водныхъ Путей Амурскаго бассейна, протяженіемъ 30 верстъ.

Развитіе Зейской телефонной сѣти на средства золотопромышленниковъ ясно указываетъ на созрѣвшую насущную необходимость установленія быстрыхъ сообщеній. Этотъ фактъ тѣмъ болѣе поучителенъ, что при существующихъ правилахъ, для полученія разрѣшенія строить на свой счетъ хотя-бы незначительную телефонную линію, нужно пройти черезъ рядъ формальностей, затрудненій и проводочекъ.

Было бы очень желательно облегчить и упростить всѣ формальности, необходимыя для полученія права на постройку частныхъ линій.

Ужъ одной этой мѣры достаточно для быстрого и широкаго развитія частной инициативы.

Вообще, при проведеніи новыхъ линій и открытіи почтово-телеграфныхъ отдѣленій слѣдуетъ смотрѣть на это дѣло съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, и потому рѣшающій голосъ въ пользу того или другаго мѣстнаго развитія сѣти слѣдо-

вало бы дать не центральнымъ управленіямъ, а мѣстной администраціи, хорошо знакомой съ мѣстными условіями и нуждами. Тѣмъ болѣе, что на мѣстѣ всѣ проекты возможно разсматривать въ междувѣдомственныхъ комиссіяхъ и кромѣ того, проекты по проведенію линій слѣдуетъ стремиться согласовать съ проектами по постройкѣ дорогъ.

При такихъ условіяхъ расходы по сооруженію телеграфныхъ линій будутъ понижены до минимума и развитіе сѣтей будетъ происходить безъ замедленій.

Заканчивая обзоръ почтово-телеграфнаго дѣла на Дальнемъ Востока, нельзя обойти молчаніемъ вопросъ о несоотвѣтствіи между тяжелыми условіями труда и дороговизной жизни съ одной стороны и ничтожными окладами служащихъ почтоваго вѣдомства съ другой.

Кромѣ указанныхъ въ предыдущемъ изложеніи необходимыхъ мѣропріятій для улучшенія почтово-телеграфнаго дѣла въ Приамурскомъ краѣ, также очень желательно осуществленіе въ рукахъ русскаго правительства организаціи почтоваго движенія въ Манчжуріи, по существующему пути отъ Благовѣщенска черезъ Айгунь до Цицикара.

Въ настоящее время обслуживаніе этого тракта находится въ самомъ печальномъ состояніи. Между тѣмъ эта часть Манчжуріи находится въ сферѣ русскаго вліянія и наши интересы въ области торговли и промышленности тѣсно связаны съ интересами кореннаго населенія Манчжуріи.

Кромѣ того, Цицикарскій трактъ соединяетъ побережье Амура съ Китайской желѣзной дорогой въ кратчайшемъ направленіи и служитъ интересамъ, какъ желѣзной дороги, такъ и воднаго пути, а такъ какъ, по условіямъ концессіи съ Ки-

таемъ, Россія имѣтъ право организовывать вспомо-
гательныя предпріятія для привлеченія грузовъ
къ Китайской дорогѣ, то повидимому организація
почтовыхъ сношеній по Цацикарскому тракту не
должна встрѣтить особызъ затрудненій.
