

272/0  
Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для  
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ  
Россіи.

В. XXV.



# ПЕРЕВОЗКА ПОЧТЫ

~~31851~~  
по

## ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

С. Кульжинскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. Д. Ломковскаго,



Думская улица, домъ № 5.

1910.



27270

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для  
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ  
Россіи.

В. XXV.



# ПЕРЕВОЗКА ПОЧТЫ

по

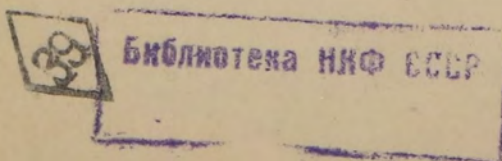
~~34857~~  
ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

С. Кульжинскій.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

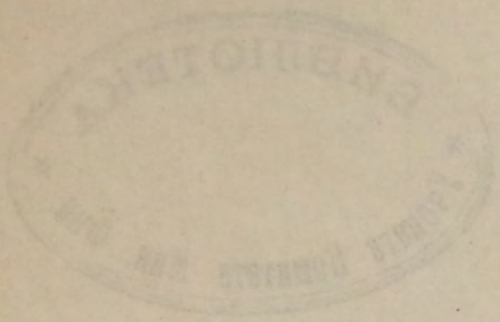
Типографія М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, домъ № 5.

1910.



4

Всего в 10 томах 1000 экз. 1000 экз. 1000 экз.



В XXV

# ПЕРВОЗКА ПОДЪЕМ

то

## ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

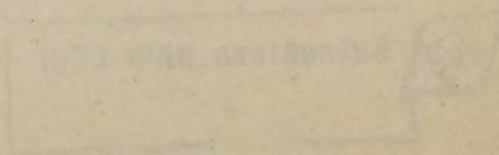
22428

С. ПЕТЕРБУРГ

С. ПЕТЕРБУРГ

Издательство Железных Дорог

1910



4

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

---

	стр.
I. Участіе желѣзныхъ дорогъ въ почтовыхъ перевозкахъ . . . . .	5
II. Мѣры къ улучшенію перевозки почты въ Россіи . . . . .	13
III. Предположенія о размѣрахъ оплаты расходовъ желѣзныхъ дорогъ по совершенію почтовыхъ перевозокъ . . . . .	18
IV. Краткое обзорѣніе условій перевозки почты въ иностран- ныхъ государствахъ . . . . .	20
А. Великобританія . . . . .	20
Б. Германія . . . . .	23
В. Франція . . . . .	26
Г. Соединенные Штаты Сѣверной Америки . . . . .	27

---



## Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ.

Участіе  
желѣзн.  
дорогъ въ  
почто-  
выхъ пе-  
ревозкахъ.

Справедливо считая хорошую организацію почтовыхъ сношеній одинъ изъ самыхъ могучихъ факторовъ существующей цивилизаціи, всѣ государства цивилизованнаго міра принимаютъ всѣ усилія и мѣры къ улучшенію почтовыхъ сношеній, какъ внутреннихъ, такъ и международныхъ.

Общее стремленіе всего цивилизованнаго міра къ ускоренію, удешевленію, и упрощенію почтовыхъ сношеній, вызвало образованіе перваго всемірнаго союза—почтоваго,—къ которому теперь присоединились почти всѣ государства земного шара, при чемъ во всѣхъ безъ исключенія государствахъ почта составляетъ монополію правительства.

Только принятіемъ государствами на себя производства всѣхъ почтовыхъ сношеній удалось провести столь важный для развитія почтовыхъ сношеній принципъ оплаты почтовой корреспонденціи внѣ зависимости отъ разстоянія на которое почта пересылается, а слѣдовательно и внѣ зависимости отъ расходовъ почты на пересылку даннаго письма.

При сравнительно незначительной оплатѣ каждаго отправленія и весьма обширномъ кругѣ потребителей почтовыхъ услугъ, подобное отступленіе отъ принциповъ политической экономіи требующихъ, чтобы каждый потребитель оплачивалъ въ полной мѣрѣ стоимость тѣхъ услугъ, которыми этотъ потребитель воспользовался, не только нигдѣ не вызвало жалобъ со стороны потребителей, но крайне благотворно подѣйствовало на ускореніе и упрощеніе поч-

товыхъ сношеній и позволило воспользоваться удобствами дешевыхъ почтовыхъ сношеній и тѣмъ мѣстностямъ, доставка почты куда обходится крайне дорого.

Каждое письмо, посланное изъ Петербурга въ Гижигу, навѣрно обходится русскому почтовому вѣдомству не дешевле 20—300 рублей, но оплачивается одинаково семикопѣчной маркой, наравнѣ съ письмомъ изъ Петербурга въ Москву, доставка коего врядъ ли обойдется почтовому вѣдомству дороже нѣсколькихъ тысячныхъ копѣйки.

Очень большое развитіе почтовыхъ сношеній въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ доставка обходится дешево и малое развитіе въ сообщеніяхъ, гдѣ доставка обходится дорого, въ связи съ тѣмъ обстоятельствомъ, что большинство почтовыхъ отправленій легче установленнаго предѣльнаго, для данной оплаты, вѣса, дѣлаютъ почтовые операціи доходной статьёй почти во всѣхъ государствахъ, кромѣ Сѣверо-Американскихъ штатовъ, гдѣ почта даетъ ежегодные убытки въ среднемъ около 18—20 мил. рублей въ годъ, каковыя и покрываются изъ общеналоговыхъ средствъ государства; не мало способствуетъ величинѣ этихъ убытковъ крайне низкая плата за почтовые знаки, такъ напримѣръ за 4-копѣчную марку (2 цента) письмо доставляется въ предѣлахъ всей территоріи Соединенныхъ Штатовъ — а также прекрасная организація и быстрота доставки, на какую въ Америкѣ не жалѣютъ средствъ; убытки отъ почты не могутъ быть покрыты и доходами отъ телеграфа, дающаго многимъ государствамъ крупный доходъ, ибо въ Америкѣ проведеніе и содержаніе телеграфа не составляетъ монополію государства и цѣликомъ находится въ рукахъ частныхъ лицъ и компаніи.

Не смотря на полученіе иногда весьма крупныхъ ежегодныхъ доходовъ отъ почты, ни въ одномъ государствѣ (кромѣ развѣ Россіи) не смотрятъ на почтовые операціи исключительно съ фискальной точки зрѣнія, да и въ Россіи взглядъ на почту какъ на средство извлеченія возможно большей выгоды для Государственнаго Казначейства, съ



каждымъ годомъ имѣеть все меньше и меньше сторонниковъ и надо думать, что недалеко время, когда и въ Россіи будетъ обращено по примѣру остальныхъ государствъ цивилизованнаго міра серьезное вниманіе на коренное улучшение почтоваго дѣла, внѣ зависимости отъ увеличенія расходовъ, безъ чего никакое улучшение дѣла невозможно.

Разсмотрѣніе составовъ расходовъ эксплуатаціи почты въ разныхъ странахъ убѣждаетъ, что почти по всюду, кромѣ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, расходы эти искусственно болѣе или менѣе преуменьшаются возложеніемъ на желѣзныя дороги обязательствъ выполненія почтовыхъ перевозокъ или совершенно бесплатно, какъ въ Россіи, или оплачиваемыхъ въ размѣрѣ не покрывающемъ себѣ-стоимость для желѣзныхъ дорогъ этихъ перевозокъ (Франція, Германія).

Незамѣтное въ началѣ участіе желѣзныхъ дорогъ въ перевозкахъ почты, по мѣрѣ развитія желѣзныхъ дорогъ въ странѣ, становится съ каждымъ годомъ замѣтнѣе и все большее и большее количество почты переходитъ на такой дешевый, быстрый и совершенный путь сообщенія, какимъ безъ сомнѣнія являются желѣзныя дороги.

По даннымъ Почтоваго Департамента Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ штатовъ, желѣзныя дороги выполняютъ свыше 86% всѣхъ почтовыхъ перевозокъ страны.

Аналогичныхъ, для государствъ Европы въ томъ числѣ и Россіи, официальныхъ данныхъ къ сожалѣнію не имѣется, ибо почтовая статистика въ Европѣ ведется крайне не точно и не полно, ограничиваясь лишь регистраціей числа отправокъ и совершенно не касаясь пудоверствъ, сдѣланныхъ почтовыми грузами, но приблизительное представленіе объ участіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ почтовыхъ перевозкахъ можно получить изъ нижеслѣдующей таблицы.

**Распределение русских почтовых перевозокъ по родамъ  
сообщенія 1906 годъ.**

РОДЪ ПУТЕЙ.	Количество пройден. почтами версть по дан- нымъ почтовой статистики. Милл. версть.	Предполагае- мая средняя нагрузка въ пудахъ.	Получается пудоверсть милліоны.	Въ % отъ общаго числа пудоверсть.
Желѣзныя дороги . . . . .	64,6	200	12.920	88%
Групповыя и шоссейныя дороги . . . . .	48,6	20	972	6,6%
Водныя пути . . . . .	4,1	200	802	5,4%
Итого . . . . .	117,3		14.694	100%

Слѣдуетъ отмѣтить, что принятыя въ таблицѣ предпо-  
ложенныя среднія нагрузки желѣзнодорожныхъ единицъ  
скорѣе преуменьшены, ибо какъ извѣстно значительное  
количество почтовыхъ отправленій слѣдуетъ безъ всякаго  
учета въ багажныхъ и товарныхъ вагонахъ желѣзныхъ  
дорогъ, среднія же нагрузки почтовыхъ экипажей скорѣе  
преувеличены.

Такимъ образомъ съ полнымъ вѣроятіемъ можно утвер-  
ждать, что русскія желѣзныя дороги выполняютъ не менѣе  
88% всѣхъ почтовыхъ перевозокъ, и выполняютъ, какъ  
извѣстно, совершенно бесплатно.

Изъ статистическаго сборника Министерства Путей  
Сообщенія (выпускъ 93) видно, что въ 1906 г. на дви-  
женія большей и средней скорости всей сѣти русскихъ  
желѣзныхъ дорогъ падало:

расходовъ эксплуатаціи . . . . . 179.169,418 р.  
расходовъ по уплатѣ % и плате-  
жей по займамъ . . . . . 69.110,000 р.

Всего . 248.279.111 р.

Сдѣлано вагоно-осе-версть большей и средней скорости . . . . .	5.306.902,000
Средняя стоимость одной вагоно-осе-версты большей и средней скорости.	4.68 коп.
Почтовыми вагонами сдѣлано вагоно-осе-версть . . . . .	138.562.000
Что обошлось жел. дорогамъ . . . . .	6.474.602 р.
Въ томъ числѣ доля расходовъ эксплуатаціи . . . . .	4.711.108 р.
Почтовыхъ вагоновъ было . . . . .	677 *)

Въ томъ числѣ:

Принадлежащихъ жел. дорогамъ . . . . .	537
Доставленныхъ почтовымъ вѣдомствомъ.	140
Осей въ почтовыхъ вагонахъ было . . . . .	2.182
или въ среднемъ на одинъ вагонъ . . . . .	3.22 оси
Почтовыхъ вагоно-версть сдѣлано . . . . .	43.031.000
Принимая во вниманіе, что въ каждомъ почтовомъ вагонѣ слѣдуетъ въ среднемъ 3 почтовыхъ агента, этими агентами въ теченіи года сдѣлано пассажиро-версть . . . . .	129.093.000
что при средней выручкѣ съ пассажиро-версты . . . . .	0,88 к.
лишаетъ жел. дороги ежегодно . . . . .	1.136.018 р.

Кромѣ указанныхъ выше услугъ русскія желѣзныя дороги предоставляютъ почтовому вѣдомству тоже совершенно бесплатно:

Помѣщенія въ станціонныхъ зданіяхъ и жилыхъ домахъ и производятъ перевозку значительнаго количества почтовыхъ отправленій въ своихъ багажныхъ и товарныхъ вагонахъ, безъ всякаго учета этой работы.

Сводя вышеизложенное можно думать, что русскія же-

\*) Почтовое вѣдомство въ своей статистикѣ за 1906 годъ считаетъ, что почтовыхъ вагоновъ было всего 452.

лѣзныя дороги бесплатно несли въ 1906 г. для нуждъ почтоваго вѣдомства нижеслѣдующіе расходы;

учитываемые статистикой:

I. Перевозка почтовыхъ вагоновъ . . . . .	6.474.602 р.
II. Бесплатная перевозка почтовыхъ агентовъ . . . . .	1.136.018 „
III. Содержаніе, ремонтъ, отопленіе, освѣщеніе на 10.000 ваг.-оси-вер. 45 р. . . . .	623.529 „
	<hr/>
	8.234.149 р.

и кромѣ того

не учитываемые статистикой:

- IV. Перевозка почты въ багажѣ можетъ быть принята въ 20<sup>0</sup>/о отъ всѣхъ багажныхъ перевозокъ т.-е. равно 1.828.948.000 пудовъ.
- При такомъ предположеніи существующая выручка съ багажа равная 8.804.545 р., получается лишь съ 80<sup>0</sup>/о платящаго багажа и частной клади и слѣдовательно недовыручка жел. дорогъ отъ почтовыхъ перевозокъ въ багажѣ равна приблизительно . . . . . 2.201.140 р.
- V. Пользованіе станціонными помѣщеніями для округленія принимается . . . . . 164.711 р.

Слѣдовательно весь расходъ русскихъ жел. дорогъ по почтовымъ перевозкамъ приблизительно въ 1906 г. былъ равенъ 10.600.000 р. въ годъ.

Въ странахъ, подобныхъ Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ штатамъ, гдѣ правительство никакого участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ не принимало и не выдавало на дороги никакихъ срочныхъ концессій и гдѣ, слѣдовательно, желѣзныя дороги являются чисто коммерческимъ предпріятіемъ, между тѣмъ какъ государственное пред-

пріятіе — почта даетъ ежегодно крупный убытокъ, вопросъ о степени справедливаго участія желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ на государственную почту, является вопросомъ чрезвычайной важности, по которому произведенъ рядъ парламентскихъ анкетъ и написано много весьма цѣнныхъ изслѣдованій.

Въ странахъ же подобно Россіи или Германіи, гдѣ всѣ желѣзныя дороги строятся и эксплуатируются или самимъ государствомъ, или подъ тѣсной его опекой и наблюденіемъ, вопросъ о возмѣщеніи желѣзнымъ дорогамъ расходовъ, которые они несутъ для почтоваго вѣдомства, является вопросомъ лишь стройности плана Государственнаго хозяйства.

Въ цѣляхъ достиженія стройности и планомѣрности Государственнаго хозяйства и для устраненія возможности замаскированія расходовъ, Высшія Русскія Законодательныя Учрежденія настойчиво проводятъ требованіе проведенія государственнаго расхода по смѣтѣ именно того вѣдомства, которое этого расхода требуетъ.

Только путемъ подобнаго проведенія расходовъ можно будетъ отдать себѣ ясное представленіе о дѣйствительной себѣ-стоимости для государства тѣхъ или иныхъ мѣропріятій и имѣть данныя для вѣрнаго сужденія о степени возможности для государственнаго бюджета, осуществленія этихъ мѣропріятій.

Въ полномъ согласіи съ указанными стремленіями Русскихъ Высшихъ законодательныхъ учрежденій находится и практика иностранныхъ законодательныхъ учрежденій, на примѣръ Германскаго Рейхстага, неоднократно требовавшаго отъ правительства полнаго возмѣщенія желѣзнымъ дорогамъ стоимости тѣхъ услугъ, которыя они оказываютъ почтовому вѣдомству и которыя нынѣ оплачиваются не въ достаточной мѣрѣ.

Правильность оплаты услугъ желѣзныхъ дорогъ почтовому вѣдомству признается въ настоящее время и правительствомъ, допускающимъ введеніе во всѣ вновь утвер-

ждаемыя уставы частныхъ желѣзныхъ дорогъ, указаній объ оплатѣ (хотя временной) почтовыхъ перевозокъ, вмѣсто непремѣннаго требованія уставовъ прежняго времени о безплатной перевозкѣ почты.

Казалось бы, поэтому, возможно въ полномъ согласіи со взглядами правительства и съ принципами правильнаго государственнаго хозяйства, установленными Высшими законодательными учрежденіями ввести и въ Россіи законодательнымъ актомъ должную оплату услугъ, оказываемыхъ желѣзными дорогами почтовому вѣдомству и расходъ потребный на эту оплату отнести на бюджетъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, ежегодно имѣющаго по отчету крупную прибыль, какъ по почтовой, такъ и по телеграфной операціи.

Принимая во вниманіе, что въ 97<sup>0</sup>/<sub>100</sub> всѣхъ капиталовъ, вложенныхъ въ Русскія желѣзныя дороги, заинтересована казна, которая такимъ образомъ почти цѣликомъ несетъ на себѣ весь рискъ желѣзнодорожнаго дѣла, каковой рискъ выражается ежегодными крупными приплатами, казалось бы, нѣтъ основанія въ Россіи вводить ту крайне сложную методу оплаты почтовыхъ перевозокъ, которая принята на примѣръ въ Америкѣ, и отчасти даже въ Германіи и правильнѣе было бы ограничиться болѣе простымъ способомъ, вводя въ него зависимость высоты оплаты только отъ средней скорости движенія поѣздовъ, съ которыми будетъ перевозиться почта.

Требованіе это весьма существенно для Россіи, при нашихъ громадныхъ разстояніяхъ перевозокъ почты по желѣзнымъ дорогамъ и при несомнѣнно неудовлетворительной скорости движенія почтовыхъ поѣздовъ.

Повышеніе платы за перевозку почты въ болѣе скорыхъ поѣздахъ будетъ справедливымъ, въ виду сильнаго возрастанія стоимости перевозки на вагоноосеверсту при увеличеніи скорости поѣзда и побудитъ желѣзныя дороги принимать всѣ мѣры къ увеличенію скорости поѣздовъ, что въ свою очередь очень благопріятно отзовется на улуч-

шеніи скорости доставки почты одного изъ главнѣйшихъ требованій, предъявляемымъ къ почтовымъ перевозкамъ.

Необходимо, конечно, чтобы и почтовое вѣдомство пошло въ этомъ на встрѣчу желѣзнымъ дорогамъ, неоднократно поштыки которыхъ къ ускоренію почтовыхъ поѣздовъ оказывались до сихъ поръ безуспѣшными благодаря нежеланію почтоваго вѣдомства пойти на встрѣчу желѣзнымъ дорогамъ въ этомъ важномъ дѣлѣ.

Мѣры къ  
улучшенію  
перевозки  
почты въ  
Россіи.

Почтовое движеніе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ извѣстно не отличается быстротой: въ настоящее время на большинствѣ дорогъ почтовые поѣзда, принадлежатъ къ числу самыхъ медленныхъ поѣздовъ.

Въ періодъ дѣйствія лѣтняго росписанія Петербургскія газеты доставляются въ Москвѣ по почтѣ лишь къ 2—3 часамъ слѣдующаго дня, пересланные же не по почтѣ получаютъ въ Москвѣ вечеромъ того же дня или на 18 час. раньше.

Въ Воронежѣ не по почтѣ можно имѣть газеты и посылки изъ Москвы на 12—15 часовъ раньше, чѣмъ по почтѣ, хотя ходу поѣзда отъ Москвы до Воронежа всего 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часовъ и т. п.

Какъ ни странно можетъ показаться, но наибольшимъ препятствіемъ къ ускоренію хода почтовыхъ поѣздовъ служить, можетъ быть, само того не замѣчая, почтовое вѣдомство.

Росписаніе пассажирскаго движенія, какъ извѣстно вырабатывается на особыхъ съѣздахъ, засѣдающихъ два раза въ годъ, осенью для выработки лѣтняго росписанія, весной для выработки зимняго росписанія, причемъ дѣятельное участіе въ этихъ съѣздахъ въ составленіи росписаній и согласованіи почтовыхъ поѣздовъ принимаютъ чины почтоваго вѣдомства.

Требованія почтоваго вѣдомства сводятся къ двумъ главнѣйшимъ:

1) чтобы по линіямъ всей Имперіи почтовые поѣзда были между собой согласованы;

2) чтобы остановки на станціяхъ были достаточно продолжительны для совершенія почтовыхъ операцій.

Относительно перваго требованія можно отмѣтить, что пока сѣтъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ была рѣдка, выполнение требованія о согласованіи всѣхъ почтовыхъ поѣздовъ между собой особыхъ препятствій не встрѣчало, но по мѣрѣ увеличенія протяженія, а главное густоты сѣти, выполнение этого требованія почтоваго вѣдомства становится все труднѣе и труднѣе и въ настоящее время схема согласованія почтовыхъ поѣздовъ въ Европейской Россіи уже настолько натянута, что передвижка, на примѣръ, почтоваго поѣзда Москва—Воронежъ лишь на 20 минутъ, отражается чуть ли не на Варшаво-Вѣнской ж. д. Крайняя натянутость схемы согласованія почтовыхъ поѣздовъ, въ связи съ требованіемъ почтоваго вѣдомства весьма продолжительныхъ стоянокъ поѣздовъ на станціяхъ, и является главной причиною того, что на почтовыхъ поѣздахъ почти совершенно не замѣтно прогресса въ скорости, который уже давно осуществленъ на многихъ дорогахъ, даже для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Для возможности улучшенія хода почтовыхъ поѣздовъ почтовому вѣдомству необходимо поступиться въ своихъ требованіяхъ непремѣннаго согласованія всѣхъ почтовыхъ поѣздовъ Имперіи и вмѣстѣ съ тѣмъ принять мѣры къ возможному сокращенію продолжительности стоянки почтовыхъ поѣздовъ изъ за почтовыхъ операцій.

Имѣя въ виду, что почтовыя перевозки представляютъ полную аналогію съ остальными желѣзнодорожными перевозками, казалось бы, возможнымъ для достиженія наибольшей скорости этихъ перевозокъ—главнѣйшаго требованія предъявляемаго къ почтѣ—воспользоваться принципомъ спеціализаціи поѣздовъ съ такимъ безспорнымъ успѣхомъ, примѣненнымъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и давшимъ возможность значительно поднять среднюю скорость передвиженія груза по желѣзнымъ дорогамъ.

Принципъ этотъ заключается въ отдѣленіи движенія



мѣстнаго отъ движенія на значительныя разстоянія и такой организаціи движенія грузовъ, чтобы грузъ возможно большее разстояніе проходилъ въ поѣздѣ дальняго хода; для достиженія сего линія раздѣляется на участки такой длины, чтобы товарный поѣздъ могъ пройти въ теченіи 12 часовъ весь участокъ, т. е. отправившись въ 6 час. утра съ начальной станціи придти не позже 6 час. вечера къ мѣсту назначенія.

Поѣзда дѣлятся на 3 категоріи:

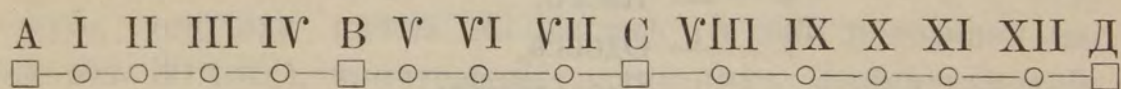
1. Мѣстные,
2. Дальніе,
3. Сквозные.

Погрузка и выгрузка на станціяхъ промежуточныхъ (такъ называются станціи, лежащія на участкѣ въ отличіе отъ станцій участковыхъ, раздѣляющихъ участки) производится лишь мѣстными поѣздами.

Дальніе поѣзда имѣютъ погрузку и выгрузку лишь на участковыхъ станціяхъ.

Сквозные поѣзда идутъ лишь по опредѣленнымъ маршрутамъ, по которымъ слѣдуетъ большое количество груза.

Организацію перевозокъ можно легко видѣть изъ слѣдующей схемы.



АД — представляетъ линію дороги, буквами обозначены участковыя станціи, римскими цифрами — промежуточные станціи.

Требуется, напримѣръ, перевезти грузъ со станціи I на станцію Д., для этого грузъ нагружается на ст. I въ мѣстный поѣздъ участка АВ, въ которомъ довозитъ до станціи В, гдѣ погружается въ дальній поѣздъ, доставляющій его на ст. Д.

Для перевозки груза со ст. I на ст. XI грузъ мѣстнымъ поѣздомъ участка АВ довозится до В, отъ В до С слѣдуетъ въ дальнемъ поѣздѣ, а отъ С до XI въ мѣстномъ поѣздѣ участка СД и т. д.

Такимъ образомъ въ каждомъ данномъ случаѣ грузъ слѣдуетъ въ медленномъ мѣстномъ поѣздѣ возможно меньшее разстояніе, чѣмъ средняя скорость слѣдованія груза значительно увеличивается.

Переходя къ почтовымъ перевозкамъ можно думать, что раздѣленіе почтовыхъ поѣздовъ на три категоріи по аналогіи съ товарными поѣздами, достигнется несомнѣнно увеличеніе средней скорости движенія почты, въ особенности при тѣхъ громадныхъ разстояніяхъ перевозки, которыя имѣются въ обширной Россійской Имперіи.

Можно намѣтить слѣдующіе маршруты почтовыхъ поѣздовъ:

I категоріи (сквозные):

- Петербургъ — Варшава,  
 » — Вержболово,  
 » — Кіевъ — Одесса,  
 » — Москва,  
 » — Пермь — Омскъ (по окончаніи  
 Тюмень Омской ж. д.),  
 » — Рыбинскъ — Ярославль.  
 Москва — Варшава,  
 » — Кіевъ,  
 » — Одесса,  
 » — Севастополь,  
 » — Баку — Тифлисъ,  
 » — Саратовъ,  
 » — Иркутскъ — Владивостокъ,  
 » — Самара — Ташкентъ,  
 » — Архангельскъ,  
 » — Рига.  
 Варшава — Кіевъ — Ростовъ,  
 » — Одесса,  
 » — Рига.

II. Категоріи — дальніе.

Поѣздовъ такихъ будетъ очень много и переименовать ихъ было бы очень долго, для примѣра же достаточно

ограничиться поѣздами дальними изъ Петербурга, такими будутъ:

Петербургъ — Рига,  
 » — Гельсингфорсъ — Або,  
 » — Жлобинъ,  
 » — Ревель и т. п.

III категоріи поѣзда обслуживаютъ мѣстное движеніе.

Поѣзда сквозные и дальніе должны слѣдовать съ наибольшей возможной для нихъ скоростью, имѣя остановки лишь на главнѣйшихъ станціяхъ.

Принятіе предлагаемой системы перевозки почты, вѣроятно усложнитъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ путь слѣдованія почтовыхъ перевозокъ, но въ концѣ концовъ полученное увеличеніе скорости доставки съ лихвой окупитъ это осложненіе.

84427  
 Переходя къ продолжительности остановокъ поѣздовъ необходимыхъ для почтовыхъ операцій, слѣдуетъ отмѣтить желательность принятія всѣхъ мѣръ къ сокращенію этихъ остановокъ.

Широкое примѣненіе передачи почты на ходу поѣзда (въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, почтовый кранъ на станціи стоитъ 35 руб. и годовой его ремонтъ 5 руб., ловушка почты на вагонѣ 15 руб. и годовой ея ремонтъ 30 руб.), уничтоженіе излишнихъ формальностей при передачѣ почты много помогутъ сокращенію времени стоянки.

Необходимо, конечно, уничтожить такіе анахронизмы, какъ напримѣръ, полная перегрузка всей транзитной почты Москва — Кавказъ въ Воронежѣ только потому, что здѣсь мѣняются почтовые чиновники, хотя поѣздной составъ идетъ транзитомъ отъ Москвы до Ростова; подобныхъ примѣровъ излишней перегрузки почты, по мало основательнымъ причинамъ, можно привести не мало.

Точно также слѣдуетъ отмѣтить часто практикуемую задержку почтовыхъ поѣздовъ изъ за неготовности почты, такіа задержки совершенно недопустимы.

Преполо-  
женія о  
размѣрной  
оплаты  
расходовъ  
желѣзныхъ  
дорогъ по  
соверше-  
нію почто-  
выхъ пе-  
ревозокъ.

Ставя на первый планъ скорость почтового движенія, казалось бы справедливымъ и вознагражденіе желѣзныхъ дорогъ поставить въ связь со средней скоростью движенія по нимъ поѣздовъ, перевозящихъ почту (опредѣляется по росписанію для каждой линіи отдѣльно) и установить, придерживаясь указанной выше классификаціи нижеслѣдующее:

### I. Перевозка спеціальныхъ почтовыхъ вагоновъ.

Средняя скорость движенія версть въ часъ.	Вознагражденіе желѣзныхъ дорогъ съ оси версты въ копейкахъ.
ниже 30 в.	2,5
30—35	3,0
36—40	3,5
41—45	4,0
46—50	4,5
50 и выше.	5,0

За это вознагражденіе желѣзныя дороги обязаны за свой счетъ

приобрѣсти вагоны самаго совершеннаго типа съ электрическимъ освѣщеніемъ, содержать, ремонтировать его, снабжать свѣтомъ и топливомъ.

Почтовое вѣдомство принимаетъ на себя внутреннее содержаніе вагона въ чистотѣ и снабженіе вагона спеціальными почтовыми приспособленіями.

II. Перевозка почты въ багажныхъ или товарныхъ вагонахъ:

Средняя скорость движенія версть въ часъ.	Вознагражденіе желѣзныхъ дорогъ въ доляхъ отъ суще- ствующаго багажнаго та- рифа.
ниже 30	0,5
30—35	0,55
36—40	0,60
46—50	0,65
50 и выше.	0,70

III. Перевозка чиновъ почтоваго вѣдомства, находящихся въ специальныхъ почтовыхъ вагонахъ:

Средняя скорость движенія версть въ часъ.	Вознагражденіе желѣзныхъ дорогъ въ копейкахъ за пассажирскую версту.
ниже 30	0,70
30—35	0,75
36—40	0,80
46—50	0,85
50 и выше.	0,90

IV. Пользованіе зданіями желѣзныхъ дорогъ для нуждъ почтоваго вѣдомства оплачивается по 17 руб. 50 коп. съ каждой занятой квадратной сажени, исходя изъ расчета средней стоимости квадратной сажени помѣщенія—250 р. платежа по капиталу—5% и 2% на содержаніе, ремонтъ и отопленіе.

Вознагражденіе слѣдуемое желѣзнымъ дорогамъ уплачивается почтовымъ вѣдомствомъ разъ въ годъ по представляемымъ желѣзными дорогами счетамъ, причемъ на провѣрку счетовъ почтовому вѣдомству назначается 2 мѣсяца, и счетъ не оспоренный въ теченіи этихъ двухъ мѣсяцевъ признается принятымъ.

## I. Великобританія \*).

Краткое  
обозрѣніе  
условія  
перевозки  
почты по  
желѣз-  
нымъ до-  
рогамъ въ  
иностран-  
ныхъ госу-  
дарствахъ.

Обязанность желѣзныхъ дорогъ перевозить почту, и право желѣзныхъ дорогъ на справедливое за это вознагражденіе, первоначально установлены актомъ парламента въ 1838 году. Актъ этотъ пополненный въ послѣдствіи рядомъ дополнительныхъ актовъ уполномочиваетъ «postmaster general»:

1) требовать отъ желѣзныхъ дорогъ перевозки, въ обыкновенныхъ или специальныхъ поѣздахъ, почты съ охраной ея, если понадобится во время пути;

2) устанавливать для этихъ поѣздовъ скорость, мѣста остановокъ и время отхода, причемъ скорость эта не можетъ быть выше скорости самыхъ скорыхъ пассажирскихъ поѣздовъ, обращающихся на данной дорогѣ;

3) требовать отвода специальныхъ отдѣленій и цѣлыхъ вагоновъ для перевозки почты, и специально оборудованныхъ по указанію postmaster general особыхъ вагоновъ для сбора и раздачи корреспонденціи по пути;

4) требовать назначенія экстренныхъ почтовыхъ поѣздовъ;

5) требовать, если нужно перевозки почты распоряженіемъ и подъ надзоромъ агентовъ дороги;

6) посылать въ любомъ поѣздѣ по платному пассажирскому билету почтовыхъ чиновниковъ съ тѣмъ, чтобы почтовые посылки, слѣдующія съ этимъ чиновникомъ, перевозились бесплатно, разъ вѣсъ ихъ не превышаетъ вѣса льготнаго багажа, перевозимаго по общимъ правиламъ бесплатно; излишекъ долженъ оплачиваться по общему багажному тарифу;

\*) 1 миля=1,5 версты; 1 фунтъ стерлинговъ=9 р. 46 коп.; 1 тонна=62,03 пуда.

7) Входить на срокъ до 5 лѣтъ въ соглашеніе съ желѣзными дорогами объ условіяхъ и вознагражденіи дорогъ за перевозку почты. При согласіи сторонъ, разрѣшается продолжать дѣйствія соглашенія и по истеченіи 5 лѣтъ. При невозможности достигнуть соглашенія по обоюдному согласію сторонъ, условія устанавливаются третейскимъ судомъ, каковымъ съ 1893 года принята Правительственная комиссія дорогъ и каналовъ.

Кромѣ того актомъ 1882 г. установлена обязанность желѣзныхъ дорогъ перевозить посылки, за каковыя имъ уплачивается  $\frac{11}{20}$  суммы, взысканныхъ почтою за посылку.

Хотя въ теоріи контракты и заключаются на 5 лѣтъ, на практикѣ, при молчаливомъ согласіи обѣихъ сторонъ, сроки дѣйствія контрактовъ значительно удлиняются и въ среднемъ срокъ дѣйствія одного контракта доходитъ до 25 лѣтъ.

Съ однимъ изъ обществъ контрактъ безъ перемѣны дѣйствуетъ уже свыше 50 лѣтъ.

Передъ заключеніемъ новаго контракта *post master general* озабочивается выясненіемъ стоимости *notice trains* (поѣздовъ предписанныхъ обществу, внѣ какого либо съ ними соглашенія) и *agreements trains* (поѣздовъ, установленныхъ по соглашенію съ обществомъ), а также стоимости перевозки почты и посылокъ въ тюкахъ въ обыкновенныхъ поѣздахъ, причемъ въ этомъ случаѣ точно выясняется вѣсъ и протяженіе перевозки и принимается тарифъ равный половинѣ соотвѣтственнаго багажнаго тарифа.

Какъ общее правило принимается, что всякое улучшение перевозки почты, какъ то увеличеніе скорости, устройство лучшихъ вагоновъ соотвѣтственно оплачивается почтовымъ вѣдомствомъ.

Доставленіе почты къ вагонамъ и изъ вагоновъ, содержаніе аппаратовъ передачи почты на ходу лежитъ на почтовомъ вѣдомствѣ, отопленіе и освѣщеніе вагоновъ лежитъ на дорогѣ; за несчастные случаи съ почтовымъ чиновникомъ желѣзныя дороги отвѣтствуютъ какъ за

несчастные случаи съ пассажиромъ: всѣ несчастія изъ за аппаратовъ передачи почты на ходу лежатъ на отвѣтственности почтоваго вѣдомства.

Поставленные на строго коммерческую ногу, контракты съ частными обществами составляютъ коммерческую тайну, что, въ связи съ общимъ отсутствіемъ на англійскихъ дорогахъ статистики перевозокъ, крайне затрудняетъ собираніе какихъ либо свѣдѣній о количествѣ перевозокъ и размѣрѣ уплатъ почтоваго вѣдомства за перевозки.

Нѣкоторое представленіе о размѣрѣ уплатъ можно получить изъ нижеслѣдующаго: въ 1900 году уплачено желѣзнымъ дорогамъ:

За перевозку почты . . . . .	1.062.170	фун. стерл.
<sup>11</sup> / <sub>20</sub> платы, по полученной за посылки	705.732	» »

---

Всего 1.767.902=17.000.000 р.

За notice trains уплачивалось 1 шил. 9 пенса за милю.

За agreements trains уплачивалось 1 шил. за милю.

За перевозку тюковъ багажемъ уплачивалось напр. безразлично отъ Квинсборо—(51 м.) или Дувра—(76 миль) до Лондона по—1 мил. за <sup>1</sup>/<sub>20</sub> тонны.

За экстренные почтовые поѣзда уплачивалось отъ 3 ш. до 4 ш. за поѣздо-милю.

За добавочный, противъ расписанія, почтовый вагонъ уплачивалось по 2 пенса за каждый конецъ или 4 пенса за туръ (безразлично хотя бы вагонъ возвращался обратно порожнимъ).



## II. Германія \*).

Условія перевозки почты по желѣзнымъ дорогамъ, установлены законами 28 Октября 1871 г. и 20 Декабря 1875 г. и изданнымъ въ развитіе этихъ законовъ, постановленіемъ имперскаго канцлера отъ 9 Февраля 1876 г. Законы и постановленія эти не распространены на Баварію и Виртембергъ.

Въ законѣ указывается:

1) Къ каждому назначенному въ постоянное обращеніе поѣзду, можетъ быть прицѣпленъ по требованію почтоваго вѣдомства отдѣльный почтовый вагонъ, который долженъ быть доставленъ почтовымъ вѣдомствомъ; почтовое вѣдомство не можетъ требовать отдѣльныхъ почтовыхъ поѣздовъ.

2) Въ почтовыхъ вагонахъ бесплатно перевозятся: почтовая корреспонденція, газеты, деньги, драгоценности безъ ограниченія вѣса, и малыя посылки вѣсомъ каждая не свыше 10 килограммовъ.

3) Бесплатно перевозятся лишь разъѣздные почтовые чиновники во время ихъ службы, и при возвращеніи ихъ къ мѣсту жительства; а также необходимыя принадлежности почтовыхъ операцій во время пути.

4) Всѣ остальныя почтовыя перевозки равно постановка въ поѣзда добавочныхъ почтовыхъ вагоновъ или пользованіе вагонами и подъемными средствами дороги производятся за установленную плату съ оси-километра.

5) Почтовые вагоны доставляются почтовымъ вѣдомствомъ на обязанности коего остается внутренній уходъ за вагономъ и его освѣщеніе и отопленіе; техническое содер-

\*) 1 километръ=0,937 версты; 1 марка=46 копѣекъ; 1000 килограмъ=61 пуд.

жаніе вагоновъ, смазка, маневры, внѣшняя чистка производятся дорогой за счетъ почтоваго вѣдомства.

6) Пользованіе почтовымъ вѣдомствомъ помѣщеніями желѣзной дороги оплачивается ежегодной арендной платой, установленной по соглашенію, а при невозможности его достигнуть, союзнымъ совѣтомъ.

7) За несчастія съ почтовыми чиновниками, происшедшія не по винѣ дороги, отвѣчаетъ почтовое вѣдомство.

Для выясненія платы за почтовыя перевозки ежегодно въ Маѣ (одинъ годъ первыя двѣ недѣли мѣсяца, другой годъ—последнія двѣ недѣли мѣсяца) производится точное опредѣленіе килограммо-километровъ почтовыхъ отправокъ, подлежащихъ оплатѣ и затѣмъ опредѣленіе, сколько килограммовъ на километръ длины данной дороги приходится, а затѣмъ считая 1000 килограммовъ \*) на ось, приводится къ осе-километрамъ (расчетъ округляется обычнымъ порядкомъ до 1000 килограммъ).

Плата установлена 0,20 марки на ось-километръ, а помноженная на 26, представляетъ мѣсячную плату.

Приспособленіе вагоновъ дороги подъ почтовыя перевозки производится дорогой, причемъ почтовое вѣдомство оплачиваетъ:

- а) матеріалы по дѣйствительной стоимости.
- б) удвоенную стоимость рабочей силы.

Наемная плата устанавливается.

РОДЪ ВАГОНА.	По пробѣгу съ километра.	По времени въ день.
Товарные вагоны . . . . .	0,01 марки	1 марка
Пассажирскіе вагоны. . . . .	0,02 марки	2 марки

Наемная плата обнимаетъ ремонтъ, смазку, таксировку и внѣшнее содержаніе.

Оплата пользования подъемными средствами дороги устанавливается съ оси-километра.

Для почтовыхъ вагоновъ . . . . . 0,08 м.

Для товарныхъ или приспособленныхъ подъ почтовые. 0,10 »

Въ случаѣ необходимости переслать почту, подлежащую оплатѣ, въ багажныхъ вагонахъ дороги, таковая оплачивается каждый разъ по тарифу грузовъ большой скорости.

За смазку и наружную очистку уплачивается 0,20 пфенниговъ съ оси-километра.

За содержаніе резервныхъ почтовыхъ вагоновъ на станціи уплачивается 0,11 марки за вагоно-день на открытомъ воздухѣ, и 0,55 марки въ сараѣ.

За всякій отдѣльный маневръ съ почтовымъ вагономъ уплачивается 1 марка.

Остальныя уплаты происходятъ по отдѣльно подаваемымъ счетамъ.

Въ общемъ уплаты почтоваго вѣдомства очень не велики и совершенно не покрываютъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ видно изъ доклада бюджетной комиссіи рейхстага, гдѣ указывается, что въ 1898 году на Прусско-Гессенскихъ дорогахъ, дороги эти истратили на почтовые перевозки . . . . . 30.964.738 марокъ, а получили въ возмѣщеніе всего . . . . . 6.815.053 »

или потерпѣли на почтовыхъ перевозкахъ чистаго убытка . . . . . 24.149.685 марокъ въ годъ.

### III. Франція \*).

По условію концессіи 1857 года, почтовое вѣдомство имѣетъ право бесплатно, ежедневно на одинъ почтовый поѣздъ въ каждомъ направленіи по каждой линіи, въ который ставится столько почтовыхъ вагоновъ, сколько понадобится почтовому вѣдомству (не превышая силы тяги одного паровоза). Кромѣ того, также бесплатно—на одинъ почтовый вагонъ въ каждомъ другомъ поѣздѣ. Почтовые чиновники перевозятся бесплатно. Всѣ остальные услуги желѣзныхъ дорогъ почтовому вѣдомству оплачиваются по извѣстной таксѣ.

Почтовые вагоны доставляются почтовымъ вѣдомствомъ, и на его счетъ ремонтируются, содержатся, чистятся, отапливаются и освѣщаются, что обходится почтовому вѣдомству около 500,000 р. въ годъ.

Въ поѣздахъ, гдѣ почтовое вѣдомство имѣетъ бесплатное право на одинъ почтовый вагонъ, постановка второго почтоваго вагона оплачивается по 50 сант. километръ, третьяго и слѣдующихъ по 25 сант. съ километра.

Въ случаѣ требованія добавочнаго почтоваго поѣзда, первый вагонъ оплачивается по 75 сант. съ километра, второй и слѣдующіе (не превышая силы тяги одного паровоза) по 25 сант. съ километра.

За спеціальный поѣздъ для перевозки заграничной почты уплачивается 5 франковъ съ километра, но за каждый добавленный къ подобному поѣзду пассажирскій вагонъ скидывается по 25 сант. съ километра. Плата за подобный

\*) 1 километръ=0.937 верстъ, 1 франкъ=37.5 копѣекъ.

поѣздъ взимается за полный туръ, хотя бы вагоны обратно шли порожнемъ.

Если почта перевозится агентами дороги, дорога получаетъ въ мѣсяць 30 франковъ за поѣздъ, а если при этомъ корреспонденція раздается на пути, мѣсячная плата повышается до 50 франковъ.

За всѣ эти добавочныя услуги желѣзныя дороги получаютъ отъ почтоваго вѣдомства въ среднемъ около 400.000 р. въ годъ.

#### IV. Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты\*).

Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ производится по закону 3 марта 1873 года; законы 12 іюля 1876 и 17 іюля 1878 года, не мѣняя сущности закона 1873 года, установили лишь пониженіе въ общемъ на  $14\frac{1}{2}\%$ , установленныхъ этимъ первымъ закономъ тарифныхъ ставокъ.

Требованія этихъ законовъ предъявляемыя къ желѣзнымъ дорогамъ слѣдующія:

1) Почта должна слѣдовать самымъ быстрымъ поѣздомъ  
2) Почтовые перевозки должны совершаться любымъ поѣздомъ по выбору Почтоваго Департамента.

3) Почтовые поѣзда имѣютъ въ пути старшинство передъ всѣми поѣздами.

4) Вся предъявленная почта должна быть перевезена немедленно и безъ остатка.

5) Желѣзныя дороги обязаны по первому требованію, доставлять безъ задержки почтовые вагоны, надлежащей вмѣстимости и съ устройствами и приспособленіями, представляющими послѣднее слово техники.

6) Почтовые вагоны на станціяхъ должны быть въ такомъ положеніи, чтобы къ нимъ былъ удобный для всѣхъ доступъ.

7) Всѣ маневры съ почтовыми вагонами производятся средствами и распоряженіемъ желѣзной дороги.

8) Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ почтовые конторы расположены не дальше  $\frac{1}{4}$  мили отъ станціи, доставка почты изъ конторы на станцію и обратно производится средствами и распоряженіемъ желѣзной дороги.

\*) 1 миля=1.5 верстъ, 1 тонна=55,3 пуда, 1 долларъ=1 р. 94 к.

9) По приходѣ поѣздовъ агенты желѣзной дороги должны раньше всего заботиться о скорѣйшей выгрузкѣ почты.

10) Желѣзныя дороги несутъ полную отвѣтственность за несчастія съ почтовыми чиновниками.

11) Чины почтоваго Департамента, путешествующіе по дѣламъ службы, пользуются бесплатнымъ проѣздомъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ.

12) По требованію почтоваго Департамента желѣзныя дороги обязаны устраивать и содержать за свой счетъ приспособленія передачи почты на ходу.

13) По требованію Департамента распоряженіемъ и за счетъ желѣзныхъ дорогъ почтовые вагоны и отдѣленія должны быть наилучшимъ образомъ освѣщены, отоплены, очищаемы и снабжены всѣми принадлежностями для удобнаго разбора почты на ходу.

14) Желѣзныя дороги за перевозку почты получаютъ вознагражденіе двухъ видовъ:

а) за почтовый грузъ по вѣсу и разстоянію согласно слѣдующей схемы:

Средній вѣсъ въ день на всей дорогѣ фунтовъ.	Тарифъ за милю въ годъ долларовъ.	Тарифъ за тонно-милю центовъ.	Примѣчаніе.
200	42,75	117,123	Дороги, имѣющія земельные отводы, получаютъ лишь 0,8 причитающейся имъ по этой таблицѣ суммы.
500	64,12	70,268	
1.000	85,50	46,849	
1.500	106,87	39,039	
2.000	128,25	35,137	
3.500	149,62	23,424	
5.000	171,00	18,740	
За каждыя лишнія 2.000 фунтовъ свыше 5.000	21,37	5,855	

## б) за пробѣгъ почтовыхъ вагоновъ

Длина вагона въ футахъ.	Тарифъ за милю дороги въ годъ долларовъ.	Тарифъ за милю пробѣга—центовъ.
40	25	3,42
45	30	4,11
50	40	5,48
55—60	50	6,85

Расчетный вѣсъ почты на милю опредѣляется пробнымъ взвѣшиваніемъ всей почты въ теченіи 30 дней не рѣже, какъ каждые 4 года. Вся территория штатовъ разбита на 4 района взвѣшиванія при чемъ ежегодно въ одномъ изъ районовъ производится подробное взвѣшиваніе, при чемъ пользуются нижеслѣдующимъ способомъ опредѣленія расчетнаго вѣса:

Станціи.	Разстояніе между станціями линій.	Вѣсъ почты въ фун.		Перевозка между станціями фунтовъ.	Фунто-миль почты.	Средній вѣсъ на милю на всю дорогу.
		Принятой.	Выданной.			
А	—	5.000	—	—	—	—
В	10	7.000	4.000	5000	50.000	—
С	12	3.000	5.000	8000	96.000	—
Д	28	—	6.000	6000	168.000	—
Всего.	50	15.000	15.000		314.000	6.000

I. Районъ заключаетъ обѣ Виргиніи, Пенсильванію, Мерилендъ, Родъ Айландъ, Нью-Йоркъ, Делаваръ, Массачузетсъ, Конектикутъ, Менъ, Вермонтъ, Нью-Гемширъ.

II. Районъ заключаетъ штаты Мичиганъ, Индіана,



Огайо, Кентуки, Теннесси, Обѣ Каролины, Миссисипи, Алабана, Георгія, Флорида.

III. Раіонъ заключаетъ штаты Миссури, Иллинойсъ, Айова Висконсинъ, Миннезота.

IV. Всѣ остальные штаты и территоріи къ западу отъ III раіона.

Введенный законами 1873—1878 года принципъ значительнаго пониженія платы при увеличеніи густоты почтоваго движенія, далъ Почтовому Департаменту возможность понижать платы за перевозку почты, умѣлой группировкой транзита и сосредоточеніемъ его большими массами на опредѣленныхъ маршрутахъ, что въ связи съ сильнымъ возрастаніемъ вообще перевозокъ почты въ странѣ сильно понизило среднюю оплату тонно-мили почтоваго груза каковая съ 26,420 цента (1873 г.) понизилась до 14,968 ц. (1890 г.) и 12,567 ц. (1898 г.).

Количество поѣздовъ съ коими перевозится ежедневно почта на нѣкоторыхъ дорогахъ въ особенно сильнымъ почтовымъ движеніемъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Конечные пункты.	Названіе дороги.	Почтовыхъ поѣздовъ въ сутки.
Нью-Йоркъ—Филадельфія. .	Пенсильванія . . .	140
Филадельфія—Питсбургъ .	» . . .	111
Филадельфія—Вашингтонъ.	» . . .	85
Нью-Йоркъ—Денкиркъ. . .	Ери. . . . .	68
Лонгъ-Айландъ—Гринпортъ.	Лонгъ-Айландъ . .	58
Филадельфія—Вифлеемъ.	Филадельфія — Ридингъ . . . . .	87

Общее распредѣленіе въ 1898 году перевозки почты въ Соединенныхъ Штатахъ видно въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Распределение почтовых перевозокъ въ 1898 г. въ Соеди  
уплачиваемаго Госу

Тарифъ за тонно-милю въ долларахъ.	Число дорогъ.	Въ %.	Длина до- рогъ.	Въ %.	Тонно-миль въ годъ.
10 и выше . . . . .	12	0.50	115,57	0.07	384
8 — 10 . . . . .	14	58	138,36	08	648
6 — 8 . . . . .	26	1.08	386,67	17	1,819
5 — 6 . . . . .	16	67	155,77	09	1,212
4 — 5 . . . . .	39	1.62	465,24	27	4,713
3 — 4 . . . . .	62	2.58	806,70	47	10,346
2 — 3 . . . . .	138	5.67	2,294,41	1.34	41,194
1 — 2 . . . . .	389	16.21	8,788,88	5.14	300,341
0.80 — 1 . . . . .	263	10.96	8,849,79	5.18	503,609
0.60 — 0.80 . . . . .	329	13.71	15,837,20	9.27	1,430,500
0,40 — 0.60 . . . . .	423	17.62	31,546,39	18.46	5,502,770
0.30 — 0.40 . . . . .	219	9.12	22,699,60	13.28	7,718,465
0.20 — 0.30 . . . . .	166	6.92	23,073,51	13.50	13,789,634
0.15 — 0.20 . . . . .	111	4.62	18,033,78	10.55	19,716,650
0.12 — 0.15 . . . . .	80	3.33	13,861,57	8.11	26,587,470
0.10 — 0.12 . . . . .	45	1.88	8,228,68	4.82	25,402,551
0.09 — 0.10 . . . . .	29	1.21	5,045,02	2.95	24,708,758
0.08 — 0.09 . . . . .	22	92	7,361,25	4.31	65,927,238
0.07 — 0.08 . . . . .	12	50	2,625,64	1.54	76,136,305
0.06 — 0.07 . . . . .	4	17	477,18	28	4,720,902
0.05 — 0.06 . . . . .	3	13	202,21	12	206,508
	2,400	—	170,893,42	—	272,714,017

ненныхъ Штатахъ Сѣв. Америки въ зависимости отъ высоты  
дарствомъ тарифа.

Въ %.	Годовая уплата за перевозку.	Въ %.	Годовая плата за пробѣгъ почтовыхъ ваг.	Въ %.	Всего уплаты Государства же- лѣзнымъ дор.	Въ %.
0.0001	4,940,59	0.02	—	—	4,940,59	0.01
0002	5,907,16	0.02	—	—	5,907,16	02
0007	12,255,04	04	—	—	12,255,04	04
0004	6,659,10	02	—	—	6,659,10	02
0017	21,259,85	07	—	—	21,259,85	06
0038	34,496,05	11	—	—	34,496,05	10
0151	97,922,14	32	—	—	97,922,14	29
1101	381,643,22	1.24	—	—	381,643,22	1.11
1847	444,603,72	1.45	—	—	444,603,72	1.30
5245	983,137,68	3.20	—	—	983,137,68	2.87
2.0178	2,610,895,18	8.51	2,435,50	0.07	2,613,330,68	7.62
2.8302	2,692,119,05	8.77	17,665,00	49	2,709,784,05	7.91
5.0565	3,298,356,22	10.75	50,315,50	1.41	3,348,671,72	9.77
7.2298	3,154,194,69	10.28	217,631,53	6.08	3,372,026,22	9.84
9.7499	3,106,717,27	10.12	430,700,05	12.03	3,537,417,32	10.32
9.3147	2,349,876,80	7.66	463,708,18	12.95	2,813,584,98	8.21
9.0603	1,937,531,63	6.31	421,548,52	11.77	2,359,080,15	6.88
24.1746	4,728,450,22	14.84	1,011,839,89	28.26	5,567,947,43	16.25
27.9181	4,556,107,54	15.41	891,251,45	24.89	5,619,701,67	16.40
1.7311	253,325,39	83	73,642,50	2.05	326,967,89	95
0757	12,094,15	04	—	—	12,094,15	03
—	30,692,692,69	—	3,580,738,12	—	34,273,430,81	—

Общая сумма уплатъ Государства въ 1899 году было  
долларовъ

исходя изъ оплаты тонно-мили . . . . .	31.621.486,12
исходя изъ оплаты вагоно-миль . . . . .	3.960.953,86
добавочныя премія за перевозку почты по нѣкоторымъ маршру- тамъ . . . . .	176.903,95

Всего . . . . . 35.759.343,93



