

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-5-326-330>

Вопросы связанности территорий и 110 лет назад находились в центре внимания транспортных экспертов. Сразу же после постройки Транссиба речь уже шла о дороге от Архангельска до Оби, о магистрали «Сибирь–Аляска». Привлекла внимание современников и одна из первых попыток нормативного регулирования взаимодействия во Франции инфраструктуры различных видов транспорта – морского и железнодорожного – для облегчения мультимодальных перевозок.

Ключевые слова: инфраструктура, железные дороги, магистраль «Сибирь–Аляска», порты, прикрытие путей, мультимодальные перевозки.

Редакция выражает признательность персоналу библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

О железной дороге «Сибирь–Аляска». — Подробно разбирая известный проект железной дороги «Сибирь–Аляска», с предложенной американской компании полосой территории в 24 километра по обе стороны, Рихард Генниг в берлинском еженедельнике «Zukunft» говорит:

«Американцы знают, какие сокровища таит в себе эта страна. В течение многих лет они посылали туда своих инженеров на разведки, и если они теперь готовы ассигновать 500 миллионов рублей, то прекрасно рассчитали всю ожидаемую прибыль: дороги длиной в несколько тысяч километров и морского тоннеля почти баснословных размеров по соседству с полярным кругом не сооружают зря! Что тут до поры до времени не придётся ожидать пассажирского сообщения, янки это знает хорошо. Но ему хочется ещё раз заключить выгодную сделку, как при покупке Аляски, из которой он ежегодно извлекает одного только золота почти на сумму всей покупной цены, уплаченной в 1867 году России за уступку края (всего за 3 миллиона рублей). Не питает ли Америка при постройке этой дороги и политических замыслов вроде тех, которые она лелеяла, приобретая Филиппины? Возможность экономического завоевания Восточной Азии стоит того, чтобы на это ассигно-

вать бешенные деньги» («СПб. Ведомости», № 12, 16 января с.г.).

— По поводу изложенного здесь взгляда немецкого писателя будет нелишним напомнить из напечатанного в «Железнодорожном деле» хотя бы только: «Что нам нужно и чего у нас нет», помещённую в 1906 году (стр. 349). Между прочим, там указано, что и немецкие капиталы были бы готовы завладеть концессиями на нашем Дальнем Востоке, но на условиях более для нас невыгодных, чем американцы. Да и самая статья г. Рихарда Геннига показывает их равнодушие по отношению к нашим сокровищам. Не будут же немцы изобличать американцев только с целью ограждения нас от невознаградимых потерь.

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 14–15. — С. 88)

Проект соединения Архангельска с р. Обью. — В Инженерном совете Министерства путей сообщения рассматривается срочный проект расширения сети северных железных дорог. Предполагается сооружение новой линии, длиной до 1200 вёрст от г. Архангельска до реки Оби («Русское Знамя», № 286, 20 дек. 1908 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 30. — С. 176)



По поводу нового Французского закона по примыканию железнодорожных линий к водным путям. — Во Франции обнародован новый закон, облегчающий установление более тесной связи между рельсовыми и водными путями сообщения.

Этот закон 3 декабря 1908 года заслуживает тем большего внимания, что и по настоящее время, несмотря на общую, так сказать, аксиомную истину, что каждая железнодорожная линия, независимо от того, является ли она магистральной или второстепенной, только тогда может считаться в нормальном положении, когда она одним концом примыкает к промышленному или торговому центру, а другим упирается в море или другую рельсовую линию, связанную с каким-либо портом, или же соединяет две таковые рельсовые линии, — несмотря на эту истину, далеко не всеми государственными людьми сознаётся та неразрывная, взаимодействующая связь между рельсовыми и водными внутренними и внешними путями сообщения, которая должна лежать в основе правильного государственного хозяйства. Новый закон гласит:

Ст. 1. Предоставляется в морских портах и на судоходных реках собственникам и концессионерам общественных складов, а также концессионерам общественного оборудования и собственникам частного оборудования, законно разрешённого, право устройства примыкающих веток, предоставленное собственникам копей и заводов, на условиях, изложенных ст. 67 технических условий концессионного сооружения второстепенных железных дорог, согласно закону 11 июня 1880 года и 70 ст. Декрета 11 июля 1907 года.

Ст. 2. Декреты Государственного совета, издаваемые по представлению заинтересованных обществ, на основании результатов произведённой анкеты, признавшей общественную полезность, — могут предписывать сооружение бассейнов и устройство оборудования, необходимых для обеспечения и облегчения подхода судов к железнодорожным станциям.

Работы будут производиться обществами по проектам, одобренным министром публичных работ: расходы первоначального устройства принимает на себя государство с участием, буде таковое потребуется, заинтересованных.

Ст. 3. Государственный совет будет делать постановления относительно вознаграждения железнодорожных обществ за ущерб, могущий быть им причинён настоящим законом.

Это едва ли не первый закон, выдвинувший интересы водных путей на первый перед железными дорогами план и указывающий, что в государственном хозяйстве водные сообщения, порты и железные дороги суть сооружения, одинаково необходимые для благосостояния и процветания страны. Но при этом не следует забывать и ту весьма важную сторону дела, что естественные водные пути составляют явление природы и что там, где природа их не дала, искусственное их насаждение сопряжено с громадными затратами, а их эксплуатация обусловлена серьёзными климатическими затруднениями, тогда как железные дороги являются путями сообщения, легко создаваемыми, наиболее дешёвыми по сооружению, и могущими без затруднений развиваться в соответствие с возрастающими требованиями. Поэтому совершенно ясно, что не умаляя значения водных путей, роль



железных дорог в деле обслуживания страны всегда будет первенствующего значения.

Редко бывает, чтобы реки в действительности конкурировали с железными дорогами, или наоборот^{*}; их роль, и притом немаловажная роль — служить подходными путями сообщения, подвозящими грузы к железным дорогам; в конкретных случаях, они разгружают последние, и хотя часто появляются жалобы речников на то, что железные дороги конкурируют с ними своими льготным летними (навигационными) тарифами, но жалобы эти могут служить лишь доказательством ретроградного застоя самих речников, которые, забывая, что везти воз (поезд) по воде значительно дешевле, чем по рельсам, не хотят вводить в своих возах необходимые усовершенствования как технического, так и административного характера.

Совершенно в ином положении стоит вопрос относительно оборудования портов и пристаней; тут задача более сложная. Порты и пристани — это ворота железнодорожных магистралей; порты — как их главные ворота, а пристани — как их боковые ворота. Эти ворота-порты совершенно ошибочно атрофированы от железных дорог и административно выделены в особо ведомственное управление, что, впрочем, по серьёзности своего отрицательного значения, можно считать лишь временною мерой. Что же касается до «боковых ворот», т.е. пристаней судоходных рек, то совершенно правильно центр интереса их созидания и развития сосредоточить в самой среде водников, предоставив им право на облегчение концессионирования ими, примыкающих к магистралям, подъездных путей какого бы конкретного ни было характера, как это и предусматривает вышеприведённый новый закон во Франции.

Тут, кстати, стоит заметить, что составившееся почти всюду мнение о том, что водные пути являются как бы пасынками страны в сравнении с железными дорогами, нельзя признать правильным и основательным. Водные пути до появления железнодорожной сети играли выдающуюся роль, как дешёвые и немонополизированные способы сообщения; государство затрачивало большие средства на их взаимное искусственное сопряжение и на увеличение их пропускной способности. Сооружение

новых каналов, канализирование и шлюзование рек, а также расчистка и дноуглубительные работы издавна поглощали немало денег страны, но сами водники в большинстве случаев всё это запустили и забросили, между тем как железные дороги, получившие своё основное развитие за счёт частных капиталов и частной деятельности, при содействии выкупавшей их впоследствии и дополнявшей их сеть новыми линиями государственной казны, сами себя выдвинули на первый план сообщения страны.

Стоит только сравнить размеры нашего государственного бюджета 50 лет тому назад, т.е. за то время, когда водные и шоссейные пути были ещё в своём полном процветании, с той цифрой государственных доходов, достигающей ныне 2,5 миллиарда рублей в год, которые государственное казначейство получает, благодаря насаждению и развитию нашей железнодорожной сети, и тогда станет вполне ясно, в чём дело, и почему правительства всех стран продолжают более или менее как бы отодвигать в своих жертвах затинившиеся водные пути в сторону?

Железные дороги (за малым исключением) связаны в органически тесно обставленную систему, содействующую развитию государственных платёжных элементов, путём подъёма и развития промышленной, торговой и сельскохозяйственной деятельности страны, и если эти дороги берут что-либо от государства, то взамен возвращают ему сторицею; разумеется, не в смысле фискальных прямых доходов от остатков эксплуатации, но непосредственным содействием росту его активного бюджета.

Такова должна быть государственная точка зрения на железные дороги. Роль же водных путей — служить коммерческим вспомоществованием железнодорожным магистралям, являясь для последних подвозными, разгрузочными и передаточными путями, а также выпускными и приёмными воротами, причём при условии установления правильной административно-хозяйственной политики, эти водные пути могут не ложиться всей своею тяжестью на государственное казначейство, а черпать средства, потребные для самосуществования и саморазвития, — в самих себе.

Энаэс

(Железнодорожное дело. — 1909. —
№ 14—15. — С. 82—83) ●

^{*} Мы не говорим про лесные сплавные реки.