



Положеніе трамвайнаго дѣла въ Харьковѣ.

Харьковскіе трамваи возникли въ 1882 г., когда городская дума заключила съ представителями бельгійскаго общества Боннэ и Отлэ контрактъ на устройство и эксплуатацію сѣти конно-

¹⁾ Выборные служащіе — голова и члены управы, понятно, не входятъ въ число лицъ, которыхъ касается настоящее постановленіе.

железныхъ дорогъ, на 42 года, предоставлявшій предпринимателямъ монополныя права. Однако, черезъ 11 лѣтъ городъ попытался освободиться отъ монополіи и, согласно дополнительному договору 1893 года, право на устройство новыхъ линій было предоставлено какъ самому городу, такъ и другимъ предпринимателямъ при условіи, чтобы новыя линіи не являлись конкурирующими для существующихъ. Въ разъясненіе этого, въ контрактѣ былъ приведенъ списокъ улицъ, по которымъ устройство новыхъ линій не разрѣшалось. Расширеніе существующей сѣти было обусловлено размѣрами поверстнаго дохода: коль скоро валовой сборъ превыситъ 23.500 р. съ версты, городъ получаетъ право требовать расширенія сѣти на 20⁰/₁₀₀; направленіе же новыхъ линій устанавливается по соглашенію города и общества.

Тѣмъ временемъ городъ быстро застраивался и расширялся, и двѣ конныя линіи, перекрещивающіяся въ центрѣ города, давно уже перестали удовлетворять потребности населенія, тѣмъ болѣе, что управленіе бельгійскаго общества весьма мало обращало вниманія на эти потребности и, вполне довольствуясь высокой доходностью сѣти, насколько можно сокращало расходы на содержаніе подвижного состава, пути и лошадей, доводя все имущество до послѣдней степени изношенности. Съ начала текущаго столѣтія порядки бельгійскаго хозяйства (составляющія особенностью не одного только Харьковскаго трамвая) стали выступать все болѣе и болѣе рѣзко; передъ городомъ всталъ вопросъ о замѣнѣ конно-железныхъ дорогъ электрическимъ трамваемъ; появились предложенія отдѣльныхъ предпринимателей на сооруженіе трамвайныхъ линій внѣ района, концессированнаго бельгійцамъ, и на устройство автомобильнаго сообщенія; возникли проекты устройства собственныхъ городскихъ линій, и одновременно съ этимъ само бельгійское общество выступило съ предложеніемъ о переустройствѣ и расширеніи своей сѣти.

Проектъ устройства городской электрической линіи, сооруженіемъ которой имѣлось въ виду отчасти воздѣйствовать на бельгійское общество, отчасти же выяснить на опытѣ доходность электрическихъ трамваевъ, возбудилъ въ думѣ долгіе споры, пока, наконецъ, было рѣшено затратить на постройку пробной линіи свободные остатки отъ ранѣе заключенныхъ займовъ; для этого опыта была выбрана Петинская линія, пролегающая внѣ района концессіи бельгійскаго общества. Линія эта имѣетъ длину около 3¹/₂ версты. Движеніе по ней открыто 3 іюля 1906 г.; опытъ оказался весьма удачнымъ: городъ воспользовался токомъ отъ существующей городской электрической станціи, вагонное депо съ ремонтными мастерскими расположились при городскомъ ремесленномъ училищѣ,—и поэтому стоимость постройки Петинской линіи вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ не превысила 60.000 р. на версту, а валовая доходность въ первый же годъ эксплуатаціи достигла 35.000 р. на версту.

Бельгійское общество сочло постройку городского трамвая

нарушеніемъ своихъ правъ и, сославшись на то обстоятельство, что конечная его станція расположена на Павловской площади, гдѣ проходятъ пути бельгійскаго общества, подало жалобу въ министерство внутр. дѣлъ, впрочемъ, отклоненную министромъ кн. Святополкъ-Мирскимъ, а затѣмъ предъявило искъ въ судъ; дальнѣйшаго движенія это дѣло не получило, такъ какъ вскорѣ начались переговоры о соглашеніи. Со своей стороны городъ выдалъ подобное отношеніе бельгійскаго общества, рѣшилъ настаивать на болѣе точномъ соблюденіи контракта: была избрана контрольная коммиссія по конно-желѣзнымъ дорогамъ, члены которой, при содѣйствіи полиціи и добровольцевъ изъ обывателей, составляли десятки и сотни протоколовъ о различныхъ нарушеніяхъ контракта и обязательныхъ постановленій, чапримѣръ употреблены на работу изнуренныхъ и больныхъ лошадей, о выпускѣ лѣтнихъ вагоновъ въ холодное и дождливое время, о переполненіи вагоновъ, о неисправномъ состояніи подвижнаго состава, и т. д. Нѣкоторая часть этихъ протоколовъ доходила до суда, однако, благодаря неясной формулировкѣ дѣйствующихъ контрактовъ, общество мало страдало отъ нападений города и почти всегда подъ тѣмъ или другимъ предлогомъ уклонялось отъ предъявляемыхъ ему требованій. (Безъ движенія лежитъ сейчасъ до 600 протоколовъ).

Въ самый разгаръ борьбы, именно въ концѣ 1906 года, бельгійское общество дѣлаетъ городу формальное предложеніе объ устройствѣ электрической тяги на существующей сѣти и о постройкѣ новыхъ линий, при условіи полного отказа города отъ права выкупа въ теченіи всего срока новой концессіи; отчисленіе въ пользу города было предложено въ размѣрѣ 8% валовой выручки. Это предложеніе городомъ было отвергнуто въ 1907 г. главнымъ образомъ изъ-за требованія отказа отъ выкупа. Видя неудачу своей попытки, бельгійское общество черезъ полгода представляетъ новое, нѣсколько измѣненное предложеніе, суть котораго сводилась къ слѣдующимъ пяти пунктамъ: 1) отказъ города отъ права выкупа, 2) отказъ общества отъ спора по поводу Петинской и другихъ проектированныхъ городомъ линий, 3) расширеніе существующей конной сѣти, 4) переустройство мостовъ и телефонныхъ проводовъ за счетъ общества и 5) отчисленіе 4% валовой выручки въ пользу города.

Видя въ предложеніи бельгійскаго общества извѣстное желаніе пойти навстрѣчу городу, дума отнеслась къ этому заявленію нѣсколько иначе, чѣмъ къ первому, а именно постановила войти съ обществомъ въ переговоры по вопросу о выработкѣ основныхъ положеній взаимнаго соглашенія; для этого была избрана специальная трамвайная коммиссія, которая приступила къ исполненію возложенной на нее работы, преслѣдуя главнымъ образомъ цѣль добиться всѣхъ возможныхъ уступокъ въ пользу города. Въ окончательномъ видѣ проектъ соглашенія города съ бельгійскимъ обществомъ, выработанный трамвайной

комиссіей и одобренный представителями общества, представляет собою довольно сложный договоръ, включающій и выкупъ существующей сѣти, и финансированіе электрической тяги, и, наконецъ, условную аренду перестроенной сѣти. Бельгійское общество обязывается пріискать и вложить въ дѣло капиталъ въ 3.500.000 р. на переустройство и расширение существующей сѣти до 30 верстъ и вести ея эксплуатацію, причѣмъ изъ валового сбора отчисляется въ пользу общества 6,934% на капиталъ и его погашеніе (въ 40 лѣтъ), затѣмъ 180.000 р. въ годъ въ качествѣ фиксированнаго дохода существующей конной сѣти по срокъ ея концессіи,—по 31 декабря 1927 г.—(дѣйствительный чистый доходъ послѣднихъ лѣтъ составляетъ около 210,000 р.), и сумма, необходимая на покрытіе эксплуатаціонныхъ, ремонтныхъ и возобновительныхъ расходовъ.

Остатокъ валового дохода, то-есть уже чистая прибыль предприятия, дѣлится на двѣ части: $\frac{4}{5}$ поступаютъ въ пользу города, а $\frac{1}{5}$ въ пользу общества, причѣмъ послѣднее гарантируетъ городу, что упомянутыя $\frac{4}{5}$ составятъ не менѣе 9% всего валового дохода, каковая сумма, по приблизительному исчисленію, должна составлять не менѣе 100.000 р. въ годъ. По истеченіи срока нынѣ дѣйствующей концессіи, то-есть черезъ 17 лѣтъ, эксплуатація или передается городу, или же оставляется въ рукахъ общества, но выкупной платежъ прекращается и бельгійское общество пользуется 6,934% на вложенный капиталъ и $\frac{1}{5}$ чистаго дохода. По истеченіи 40 лѣтъ, все предприятие переходитъ окончательно въ руки города; если бы городъ пожелалъ, то онъ имѣетъ право во всякое время выкупить предприятие на слѣдующихъ условіяхъ: 1) весь непогашенный строительный капиталъ выплачивается единовременно, 2) если выкупъ будетъ произведенъ до истеченія 17-лѣтняго срока, то въ остающіеся годы основной концессіи уплачивается по 180.000 руб., 3) кромѣ того, до истеченія 40 лѣтъ уплачивается 2% съ валового дохода; если же выкупъ будетъ произведенъ послѣ 17 лѣтъ,—то выкупной платежъ, конечно, отпадаетъ. Если городъ пожелаетъ передать обществу свой Петинскій трамвай и другія линіи, которыя онъ выстроитъ, то общество уплачиваетъ городу ихъ стоимость наличными рубль за рубль и эта сумма прибавляется къ строительному капиталу общества. Контроль надъ правильнымъ веденіемъ предприятия принадлежитъ городу и обществу на равныхъ правахъ.

Этотъ проектъ соглашенія былъ доложенъ думѣ въ сопровожденіи особой записки городского головы, подробно излагавшей тѣ фактическія основанія, въ силу которыхъ городу приходится отказаться отъ мысли сооруженія электрическаго трамвая хозяйственнымъ способомъ (Изв. Х. Г. Д., 1908, ноябрь). Городской голова въ этомъ докладѣ обращаетъ особое вниманіе гласныхъ на то обстоятельство, что, благодаря неудачной формулировкѣ дѣйствующихъ контрактовъ, городъ находится въ полной

власти концессионера. Въ самомъ дѣлѣ, если бы городъ пожелалъ соорудить собственныя конно-желѣзныя дороги или трамваи съ электрической тягой, то хотя это и не было бы прямымъ нарушеніемъ контракта (разъ будетъ соблюдено условіе о конкурентныхъ линияхъ), но несомнѣнно подрывало бы доходность сѣти концессионера. Между тѣмъ, въ законахъ нѣтъ прямого указанія на то, что городъ, выдавшій концессию на рельсовые пути, имѣетъ право прямо или косвенно умалять коммерческое значеніе выданной концессіи; слѣдовательно, если бы возникшій споръ перешелъ на разсмотрѣніе суда, то проигрышъ процесса городомъ является болѣе, чѣмъ вѣроятнымъ. Если бы городъ рѣшился идти на рискъ, имѣя въ виду, что контрактъ съ бельгійскимъ обществомъ говоритъ лишь о конно-желѣзныхъ дорогахъ, а не объ электрическихъ трамваяхъ, то пришлось бы проектировать городскую сѣть въ обходъ района, концессированнаго бельгійцамъ, т. е. по преимуществу по окраинамъ; линіи получатся разрозненныя и изломанныя, между тѣмъ какъ въ центрѣ города останется на 17 лѣтъ никуда не годная конка. Ожидаемая чистая доходность городской сѣти, даже при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, не превыситъ 30.000 рублей въ годъ.

Другой исходъ—выкупить существующую сѣть изъ расчета ея чистой доходности,—хотя и возможенъ, но по финансовымъ соображеніямъ не выгоденъ, какъ въ случаѣ сохраненія конной тяги, такъ и въ случаѣ немедленнаго переоборудованія сѣти на электрическую тягу. Дѣйствительно, все имущество бельгійскаго общества до крайности изношено, лошади и люди изнурены непосильной работою, и для приведенія предпріятія въ порядокъ (при условіи сохраненія конной тяги) потребуются затраты весьма значительныя, покрытыя которыя изъ эксплуатаціонныхъ сборовъ совершенно невозможно. Если же приступить къ переоборудованію на электрическую тягу, то придется заключить на это миллионный займъ, почему счетъ прибыли и убытка предпріятія получаетъ еще менѣе утѣшительный видъ.

Сводя всѣ эти соображенія, городской голова приходитъ къ заключенію, что единственный путь, представляющій извѣстныя выгоды для города,—есть соглашеніе съ бельгійскимъ обществомъ,

Проектъ соглашения съ бельгійскимъ обществомъ, выработанный трамвайной комиссіей, а также всѣ позднѣйшія записки и доклады отдѣльныхъ гласныхъ по этому вопросу были думой осенью 1908 отложены на разсмотрѣніе и переданы на предварительное заключеніе харьковскаго отдѣленія Императорскаго Русскаго Техническаго Общества и частнаго совѣщанія гласныхъ совмѣстно съ приглашенными лицами изъ числа обывателей. Комиссія при Техническомъ Обществѣ разсматривала трамвайный вопросъ на цѣломъ рядѣ засѣданій и пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ: 1) что организація автомобильнаго сообщенія, конкурирующаго съ конно-желѣзной сѣтью, будетъ убыточна, вслѣдствіе чрезвычайно высокихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ,

2) что полная стоимость устройства сѣти электрическихъ трамваевъ длиною около 30 верстъ, со всѣми необходимыми искусственными и гражданскими сооружениями, подвижнымъ составомъ и центральной электрической станціей, но безъ работъ по перенесенію проводовъ электрическаго освѣщенія, телеграфовъ и телефоновъ, обойдется около 3.200.000 р., или по 107.000 р. верста, 3) что основныя техническія заданія будущей сѣти, примѣнительно къ мѣстнымъ условіямъ города Харькова, должны быть слѣдующія: узкая колея, подвѣска рабочаго провода на поперечныхъ тросахъ, примѣненіе вагоновъ, идущихъ только въ одну сторону¹⁾, въ связи съ устройствомъ петлевыхъ конечныхъ станцій. Относительно проекта договора съ бельгіяцами Техническое Общество нашло, что онъ оставляетъ желать весьма много въ смыслѣ точной и ясной формулировки финансовыхъ отношеній и вообще правъ города; такъ, на примѣръ, въ договорѣ не указано право пересѣченій линий бельгіяскаго общества линиями позднѣйшихъ концессионеровъ, не выяснено, кто будетъ эксплуатировать существующую конную сѣть съ момента подписанія новаго договора; не оговорено, что смѣты на работы по сооруженію трамвая должны быть представлены до подписанія договора; опредѣленіе выкупнаго платежа не подтверждено никакими соображеніями и, повидимому, сильно преувеличено и еще многое другое²⁾. Поэтому Техническое Общество считаетъ, что предполагаемый договоръ съ бельгіяцами „опасенъ и невыгоденъ для города“, и что, если есть хотя малѣйшая возможность, городу слѣдуетъ строить трамваи хозяйственнымъ способомъ. (Изв. „Х. Г. Д.“, 1909, февраль). Къ отзыву Техническаго Общества приложенъ краткій проектъ устройства самостоятельной сѣти, составленной частью изъ электрическихъ трамваевъ, частью изъ электрическихъ omnibusовъ съ верхнимъ проводомъ и мостовой изъ гранитныхъ кубиковъ на бетонномъ основаніи; эта сѣть запроектирована на случай, если бы городъ пожелалъ уклониться отъ всякаго соглашенія съ бельгіяскимъ обществомъ, и, по предварительнымъ подсчетамъ, обѣщаетъ быть безусловно доходной.

Совѣщанія гласныхъ съ приглашенными лицами состоялись нѣсколько разъ въ январѣ и февралѣ 1909 г., но, по причинѣ многолюдности и разнообразія состава присутствующихъ, обсу-

¹⁾ Single-end cars, „оборотные вагоны“; преимущества этой конструкціи указаны авторомъ въ статьѣ „Замѣтки по трамвайному дѣлу“, помѣщенной въ „Желѣзнодорожномъ Дѣлѣ“ за 1906 г., гдѣ можно найти также и другія соображенія относительно харьковской сѣти, извлеченныя изъ записки, поданной авторомъ харьковскому гор. головѣ въ январѣ 1905 года.

Техническое Общество въ своемъ отзывѣ рекомендуетъ типъ вагона съ двухосной ведущей тѣлѣжкой впереди и радіальной осью позади.

²⁾ Въ одномъ изъ засѣданій Н. Н. Ковалевскій, б. членъ Гос. Думы, назвалъ проектъ договора „страницей изъ юмористическаго журнала“.

женіе вопроса вышло довольно безпорядочнымъ и сводилось къ критикѣ отдѣльныхъ параграфовъ договора; общее же настроеніе можетъ быть формулировано въ словахъ: „дайте намъ трамвай, и поскорѣе; а будетъ ли онъ городской или бельгійскій,—это все равно“

Одновременно съ этими совѣщаніями дѣятельно работала и контрольная коммиссія, уловляя въ протоколы множество нарушеній контракта; заслушавъ сообщеніе своего предсѣдателя, что рѣшеніями сената неисполненіе договора въ извѣстныхъ случаяхъ должно имѣть своимъ послѣдствіемъ его окончательное расторженіе, коммиссія постановила затребовать заключеніе юристовъ, нельзя-ли ходатайствовать о расторженіи договора съ бельгійскимъ обществомъ? Къ сожалѣнію, оказалось, что всѣ нарушенія контракта не составляютъ еще достаточнаго основанія къ возбужденію такого ходатайства. Затѣмъ коммиссія постановила произвести ревизіонный осмотръ всего имущества бельгійскаго общества, съ цѣлю провѣрить, соблюдаютъ ли требованія контракта и обязательныхъ постановленій думы; кромѣ того, въ виду превышенія валовымъ доходомъ указаннаго въ контрактѣ предѣла, предложено обществу указать, какія именно дополнительныя линіи оно намѣрено выстроить для установленнаго контрактомъ 20% расширенія сѣти.

Въ мартѣ текущаго года начались засѣданія думы, посвященныя трамвайному вопросу, и съ первыхъ же словъ выяснилось, что работа Техническаго Общества не прошла даромъ: многіе гласные, относившіеся до тѣхъ поръ безразлично къ идеѣ муниципализаціи и даже сочувствовавшіе соглашенію съ бельгійскимъ обществомъ, стали рѣзко критиковать соглашеніе, говоря, что всѣ выгоды въ немъ остаются на сторонѣ бельгійцевъ, и что самое исполненіе контракта ничѣмъ, въ сущности, не гарантировано. Мнѣніе городского головы, продолжавшаго утверждать, что соглашеніе есть единственный исходъ изъ создавшагося положенія дѣла, также рѣзко оспаривалось, и даже возникъ вопросъ, должна ли дума оставить въ силѣ свое постановленіе о соглашеніи, или же разсматривать все дѣло съизнова.

Въ засѣданіи 4 марта было доложено заявленіе за подписью 103 гласныхъ и обывателей, которое выставляло слѣдующія требованія: немедленное сооруженіе электрическаго трамвая, разрывъ переговоровъ съ бельгійскимъ обществомъ, въ виду невозможности притти къ выгодному для города соглашенію, и изысканіе способовъ къ заключенію городского займа на сооруженіе и эксплуатацію трамвая. Соглашаясь со многими доводами этого заявленія, дума единогласно постановила: подвергнуть все дѣло о трамваяхъ новой разработкѣ, систематизировавъ всѣ имѣющіеся матеріалы, для чего образовать новую коммиссію и открыть ей необходимый кредитъ. Въ одно изъ послѣдующихъ засѣданій, поступило предложеніе нѣсколькихъ гласныхъ о томъ, что они, сочувствуя муниципализаціи трамвая, желаютъ притти на помощь

городу въ денежномъ отношеніи и готовы дать городскому управленію въ ссуду до 140.000 рублей. Выслушавъ это заявленіе и принеся авторамъ его глубокую благодарность за ихъ предложеніе, дума передала вопросъ о формулировкѣ условій ссуды въ финансовую комиссію и вмѣстѣ съ тѣмъ поручила правленію городского купеческаго банка объявить предварительную подписку на ссуду городскому управленію для постройки трамвая. Это подписка дала 580 тысячъ.

Эти послѣднія постановленія и предстоящій пересмотръ всего дѣла о трамваѣ въ новомъ составѣ комиссіи позволяютъ надѣяться, что въ скоромъ времени харьковская дума вынесетъ окончательное рѣшеніе по трамвайному вопросу, и что это рѣшеніе будетъ соотвѣтствовать достоинству городского самоуправления ¹⁾.

Инженеръ-Механикъ Мих. Шереметевскій.

