

## Пригороды больших городовъ и ихъ пути сообщенія.

Прежде, чѣмъ перейти къ разсмотрѣнiю затронутой темы, необходимо условиться относительно самаго употребленія слова „пригородъ“.

Въ юридическомъ пониманіи и по официальной терминологіи (напр., въ городской, санитарной статистикѣ и т. п.) подѣ „пригородомъ“ разумѣются непосредственно къ городу примыкающія населенныя мѣста, лежащія внѣ муниципальной черты, выключенныя изъ сферы городского самоуправленія, тѣсно примкнувшія, однако, къ городу всѣмъ своимъ бытомъ и экономическими интересами.

Въ современномъ видѣ это — пасынки большихъ городовъ, это — ихъ „Растеряевы улицы“, лишенныя полиціи, санитарныхъ условій даже въ самомъ примитивномъ значеніи слова, безъ мостовыхъ, водопроводовъ, врачебной помощи и т. д.

Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ и электрическихъ трамваевъ связавшихъ съ центромъ болѣе или менѣе отдаленныя мѣстности, бытовое понятіе „пригорода“ невольно расширилось, причѣмъ такія сравнительно удаленныя мѣста, какъ напр., Удѣльная, Колпино, Обухово и пр. и даже города Царское Село, Гатчина и т. п. превратились въ такіе же „пригороды“, какъ и безчисленные „заставы“ Москвы. Въ дальнѣйшемъ изложеніи, въ виду все большаго значенія цѣлой сѣти отдаленныхъ поселеній, втянутыхъ въ ежедневный круговоротъ большихъ городскихъ центровъ, вопросъ о пригородахъ будетъ разсматриваться въ широкомъ и бытовомъ значеніи слова, а не въ первоначально-юридическомъ.

Такое трактованіе вопроса находитъ себѣ оправданіе въ исторіи эволюціи нашихъ городовъ, сравнительно слабо развивавшихъ свои муниципальные пригороды и въ то же время — благодаря раннему нарастанію жел.-дорожныхъ сообщеній — быстро втянувшихъ въ свой промышленно-экономическій оборотъ отдѣльные населенные пункты уѣздовъ.

Къ этому необходимо еще добавить, что сильная отсталость городской культуры, антисанитарное состояніе городовъ и т. д. дали толчекъ небывалому развитію дачной жизни, не являющейся въ Россіи, какъ въ Зап. Европѣ, привилегіей зажиточныхъ классовъ, но вошедшей въ обиходъ и потребность всѣхъ слоевъ городского населенія.

Слабое развитіе муниципальных пригородовъ въ Россіи находить себѣ объясненіе, въ первую очередь—въ отсутствіи и плохомъ состояніи городскихъ путей сообщенія. Какъ извѣстно, не говоря уже о крупныхъ губернскихъ центрахъ, даже наши столицы лишь недавно обзавелись трамвайными путями съ сѣтью, далеко не законченной, съ тарифами, совершенно непосильными для окраиннаго жителя.

Слабый ростъ ближайшихъ пригородовъ—на примѣрѣ Москвы—иллюстрируется слѣдующими данными:

Согласно даннымъ „Статистическаго Ежегодника гор. Москвы“ за 1906/7 гг. (стр. 15 Сборн.) пригородное населеніе Москвы составляло всего 10% городского, причѣмъ на 1 гектаръ городской территоріи приходилось 0,9 гектара территоріи пригородной, въ то время, какъ на единицу городской территоріи въ Лондонѣ приходится 4,9, а въ Парижѣ 5,1 единицъ пригородной площади. При этомъ нужно еще отмѣтить, что населеніе Москвы ежегодно возрастаетъ на 2,84%, а въ Лондонѣ на 1,14%, въ Парижѣ на 1,06%—ростъ Москвы болѣе, чѣмъ вдвое, превышаетъ приростъ этихъ двухъ мировыхъ центровъ. Сопоставленіе приведенныхъ цифръ довольно наглядно показываетъ, что ростъ Москвы до сихъ поръ совершался не столько вширь, т. е. за счетъ окраины, сколько вверхъ и вглубь, т. е., главнымъ образомъ, за счетъ этажей и подваловъ ея центральныхъ частей<sup>1)</sup>.

Въ Зап. Европѣ этотъ же процессъ разжиженія населенія по направленію изъ густо населенныхъ центровъ къ окраинамъ давно уже принялъ болѣе интенсивный и рѣшительный характеръ.

Въ Лондонѣ, наприм., населеніе центральныхъ частей уменьшилось на 19%, напротивъ — округа периферіи разрослись на 50—75%. Въ Парижѣ три наиболѣе центральныхъ округа потеряли значительное число своихъ обитателей, а именно: 25%, 36% и 38%; ростъ окраинныхъ округовъ, напротивъ, возросъ до 133%, 137%, 142% (въ отдѣльныхъ кварталахъ даже—464%). Въ Берлинѣ центральные кварталы постепенно теряютъ населеніе. Такъ, въ 1875 г. центральное населеніе Берлина составляло 17% всего числа жителей, теперь же—не больше 7%<sup>2)</sup>.

Концентраціи городовъ „вверхъ“ — этажами и „къ одному мѣсту“, повидимому, приходитъ конецъ и, при рациональной политикѣ государства и муниципалитетовъ, нѣтъ основаній въ будущемъ останавливаться съ ужасомъ передъ яркой картиной, нарисованной пугливымъ воображеніемъ пастора Наумана, изображающаго европейскіе крупные города въ краскахъ, достойныхъ Содомы и Гоморры:

„Колоссальный ростъ городовъ-гигантовъ не только не

<sup>1)</sup> См. мою ст. „Московскій жел.-дор. узелъ и Окружная ж. д.“ въ № 10 „Изв. Моск. Гор. Думы“ за 1908 г., стр. 14.

<sup>2)</sup> М. Загряцковъ. „Соціальная дѣятельность гор. самоуправления на Западѣ“, Кіевъ, 1906 г. стр. 13.

останавливается, но все продолжаетъ развиваться и шириться; накапливаются лабиринты улицъ и каменныхъ чудовищъ, въ которыхъ гнѣздятся, подобно птицамъ, люди, тѣсясь другъ къ другу, размѣщаясь—одни надъ головами другихъ— все выше и выше; сотни тысячъ дѣтей не имѣютъ иного простора, кромѣ улицъ, площадей и скверовъ; въ этихъ колоссахъ-городахъ каждый житель въ отдѣльности превращенъ въ едва замѣтную песчинку, а подъ красивой внѣшностью этихъ Вавилоновъ таится темная людская масса ихъ обитателей, пассивно выполняющихъ ихъ велѣнія. Строятся и высятся громады человѣческихъ обществъ, въ которыхъ заживо погребаются лучшіе человѣческіе порывы, гибнуть въ самомъ зародышѣ стремленіе и всякая возможность семейнаго очага: создаются разсадники человѣческаго безплодія, поразительно художественно изображеннаго Э. Золя въ его извѣстномъ романѣ<sup>1)</sup>.

Картина яркая и по-истинѣ ужасная. Ей, однако, приходится противопоставить утвержденіе, что массы неизбѣжно отливаютъ изъ гор. европейскихъ центровъ къ ихъ окраинамъ; промышленныя же и торговыя предпріятія (банки, конторы, магазины и пр.), наоборотъ, стремятся сосредоточиться именно въ городскихъ центрахъ. Создается новый типъ децентрализованнаго и опредѣленно дифференцированнаго города: населеніе работаетъ въ центрѣ, а жить стремится на окраинахъ. Такое распредѣленіе населенія дало возможность проф. Вандервельде даже предвидѣть время, „когда въ Лондонѣ и другихъ столицахъ центральные кварталы будутъ до такой степени наводнены конторами, большими магазинами, театрами, музеями, памятниками всякаго рода, что въ нихъ останутся жить только швейцары, дворники и сторожа“<sup>2)</sup>.

Мы не имѣемъ въ виду въ краткой статьѣ касаться жилищнаго вопроса во всей его сложной важности и ограничиваемъ нашу задачу болѣе узкими предѣлами—рассмотрѣніемъ крупнаго значенія пригородныхъ сообщений, устройства ихъ и тарификаціи.

Коллективные способы передвиженія появились въ городахъ Зап. Европы только въ первой половинѣ XIX вѣка. Первые omnibusы пошли въ Парижѣ въ 1819 г.; первая конно-желѣзная дорога были устроены въ Нью-Йоркѣ въ 1832 г., а въ Берлинѣ—только въ 1864 г. Электрическая тяга была впервые применена въ 1879 г. на германской промышленной выставкѣ.<sup>3)</sup>

Въ Россіи мѣстные пути сообщенія въ крупныхъ городахъ, даже въ видѣ „конокъ“, появляются нѣсколькими десятилѣтіями позднѣе, а первыя слабыя попытки электро-трамвайнаго строительства возникаютъ не ранѣе 90-хъ годовъ минувшаго столѣ-

<sup>1)</sup> Изъ соч. пастора Наумана. См. кн. „Wohnungsreform und Localverkehr“ v. Cl. Heiss.

<sup>2)</sup> См. М. Загряцковъ, 1. с. стр. 12.

<sup>3)</sup> См. кн. Cl. Heiss „Wohnungsreform und Localverkehr“.

тія (въ Кіевѣ); болѣе же энергичное строительство началось лишь въ самые послѣдніе годы, причемъ Петербургъ и Москва успѣли обзавестись пока трамвайной сѣтью лишь первой и отчасти второй очереди; сооруженіе же наиболѣе выпрямленныхъ, кратчайшихъ направленій къ отдаленнымъ окраинамъ отнесены къ послѣдующимъ очередямъ, и потому находятся въ стадіи вылеживания и созрѣванія въ различныхъ думскихъ комиссіяхъ.

Если вопросы о выборѣ направленій при сооруженіи трамвайной сѣти и о назначеніи очередей постройки рѣшаются, главнымъ образомъ, съ точки зрѣнія наилучшаго финансированія и наибольшихъ выгодъ отъ предпріятія, внѣ включенія проекта сѣти въ сложный комплексъ интересовъ жилищныхъ, промышленныхъ, гигиеническихъ и пр., то при созданіи трамвайныхъ тарифовъ пренебреженіе соціальной стороной вопроса нашими владѣльческими думами проявляется еще рѣзче, съ еще большимъ подчеркнутіемъ непониманія купеческими и домовладѣльческими градоправителями интересовъ населенія. Если идти дальше, то можно задать и такой вопросъ: только-ли одно „непониманіе“ вопроса и нежеланіе углубиться въ его общественный смыслъ толкаютъ наши городскія управленія на финансированіе городскихъ трамваевъ исключительно въ сторону ихъ наивысшей доходности?

Не скрыты-ли въ несомнѣнно высокыхъ проѣздныхъ тарифахъ электр. трамвая<sup>1)</sup> сознательныя опасенія домовладѣльцевъ, ожидающихъ паденія доходовъ въ случаѣ отлива населенія на окраины при первой къ тому возможности?

Въ кн. проф. М. Загряжкова „Соціальная дѣятельность гор. самоуправления на Западѣ“, мы находимъ слѣд. указанія по поводу затронутаго вопроса (стр. 37):

„Дороговизна путей сообщенія является факторомъ, заставляющимъ небогатыхъ людей и рабочихъ держаться до послѣдней возможности тѣхъ пунктовъ (очень часто центральныхъ и очень дорогихъ), гдѣ они находятъ заработокъ. Этимъ и объясняется тотъ фактъ, что среди центральныхъ, богатыхъ кварталовъ очень большихъ городовъ находятся кварталы, биткомъ набитые бѣднымъ людомъ. Детальная статистическія обследованія брюссельской городской управы позволяютъ ближе ознакомиться съ этимъ типичнымъ для современнаго разрастающагося города явленіемъ. Они показываютъ, что, при сносѣ ряда кварталовъ въ центрѣ города, только 4% рабочихъ, потерявшихъ

---

<sup>1)</sup> Врядъ-ли нужно подробно доказывать дороговизну и недоступность трамв. тарифовъ для окраинныхъ жителей Петербурга и Москвы. Достаточно сказать, что жителю, напр., Новой Деревни приходится уплачивать до района, лежащаго за Сѣнной, — 15 коп., т. е. въ оба конца 30 коп. — плата, несомнѣнно недоступная для средняго по достатку жителя, въ особенности, если онъ живетъ съ семьей и члены этой семьи также отлучаются въ городъ. При такихъ ставкахъ съ трамваемъ иногда конкурируетъ даже легкой извозъ — въ особенности при двухъ сѣдокахъ.

свои жилища, выселялись въ предмѣстья; 96% оставались не далѣе 800 метр. отъ мѣстъ ихъ прежняго жительства и переполняли собой окружающіе дома“. „Если ограничиваться разрушеніемъ“, замѣчаетъ по этому поводу докладъ брюссельской гор. управы 1891 г., „то уменьшеніе густоты населенія въ центральныхъ частяхъ едва-ли будетъ достигнуто. Окружающіе улицы и переулки будутъ переполняться все больше и больше и, въ концѣ концовъ, все это послужитъ къ выгодѣ владѣльцевъ клоакъ въ этихъ улицахъ и тупикахъ, такъ какъ домовладѣльцы, увидя превышеніе спроса надъ предложеніемъ, немѣнно увеличиваютъ цѣны. Такимъ образомъ, самое развитіе города ставитъ передъ городскимъ самоуправленіемъ проблему правильнаго распредѣленія населенія по городской территоріи, неразрѣшимую, пока городскіе пути сообщенія будутъ въ рукахъ частныхъ предпринимателей“.

Авторъ цитированной книги, какъ видно изъ предыдущаго, при разрѣшеніи вопроса о разгрузкѣ населенія изъ центровъ въ пригороды и окраины при помощи раціональной системы дешевыхъ путей сообщенія приходитъ къ логическому выводу о необходимости изыятія послѣднихъ изъ частно-предпринимательскаго вѣдѣнія и передачи въ руки самихъ городовъ.

Мы не останавливаемся на этомъ положеніи, считая его, какъ муниципальную аксіому, доказаннымъ—въ теоріи, по крайней мѣрѣ. Тѣмъ не менѣе, мы, съ своей стороны, признаемъ возможнымъ утверждать, что, при такой конструкціи городского самоуправления, какъ у насъ въ Россіи, согласно которой все городское дѣло и его многогранные интересы попадаютъ въ руки привилегированной кучки собственниковъ, муниципализація предприятий утрачиваетъ свое общественное значеніе, сохраняя на себѣ неприкрытые слѣды частнаго почина и грубой наживы, дающей возможность избѣгать новаго обложенія имуществомъ и промысловъ.

Могучимъ орудіемъ иля удовлетворенія потребностей сообщенія между большими городами и ихъ пригородами являются желѣзныя дороги, быстро переносящія сразу громадныя массы пассажировъ. Какъ показательный примѣръ раціональнаго и дешеваго обслуживанія потребностей большого города въ передвиженіи могутъ служить берлинскія *Stadtbahn* и *Ringbahn* съ центральнымъ городскимъ вокзаломъ на главной улицѣ Берлина (*Friedrichstrasse*).

Эти городскія желѣзныя дороги, охватившія двумя кольцами Берлинъ съ его ближайшими пригородами, по своимъ рельсовымъ радіусамъ пропускаютъ въ день, не считая поѣздовъ дальняго слѣдованія, около 600 поѣздовъ пригородныхъ и мѣстныхъ <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Эти цифры относятся къ 1895—1897 г. и къ данному моменту онѣ, вѣроятно, значительно возросли. См. мою ст. въ „Извѣстіяхъ Моск. Гор. Думы“ за октябрь—ноябрь 1908 г. См. также кн. Cl. Heiss „Wohnungsreform u. Localverkehr“, стр. 5.

Дѣйствующій на этихъ путяхъ жел. дор. тарифъ приблизительно равенъ трамвайному, а именно: за 5 перегоновъ уплачивается 10 пфенниговъ (около 5 коп.) въ 3-мъ классѣ и 30 пф. въ 2-мъ. Болѣе дальнія поѣздки оплачиваются надбавкой въ 10 пф. за каждые 3 послѣдующіе перегона.

Пригородное движеніе по берлинскимъ жел. дорогамъ рассчитано приблизительно на слѣдующее число жителей: 1) 8000 чел., живущихъ въ Берлинѣ, но работающихъ внѣ города; 2) около 60.000 чел., находящихся заработокъ въ Берлинѣ, но живущихъ въ отдѣльныхъ его пригородахъ. Всего въ болѣе близкихъ и отдаленныхъ пригородахъ Берлина проживаетъ около 700.000 жит., а это означаетъ, что  $\frac{1}{3}$  населенія Берлина непосредственно заинтересована въ пригородныхъ жел. дор. путяхъ.

Въ Германіи, какъ и вездѣ, эксплуатація желѣзныхъ дорогъ первоначально была рассчитана на дальнее пассажирское движеніе, съ полнымъ почти пренебреженіемъ пригородныхъ сообщеній.

Но, подъ давленіемъ жизни, уже въ 60-хъ годахъ отдѣльныя жел. дор. общества начинаютъ понижать пригородные тарифы и соображать порядокъ движенія поѣздовъ съ нуждами окраин<sup>1)</sup>.

Дальнѣйшая разработка тарифныхъ вопросовъ въ этомъ направленіи привела къ созданію, напр. въ Берлинѣ, дешеваго пригороднаго тарифа, дѣствующаго съ 90-хъ годовъ, кажется, безъ измѣненія. Тарифъ этотъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

За разстояніе не свыше  $7\frac{1}{2}$  километровъ (приблиз. около 7 вер.) въ 3-мъ классѣ взимается 10 пф. (4,7 коп.), за 15 килом.—20 пф., за 20 килом.—30 пф.; каждый слѣдующій километръ проѣзда оплачивается въ 3-мъ классѣ 3-мя пфеннигами, во 2-мъ классѣ  $4\frac{1}{2}$  пф.

Такимъ образомъ, пригородная тарифная схема въ Германіи построена по принципу дифференціаловъ въ обратномъ порядкѣ ихъ примѣненія, т. е., начиная съ разстоянія свыше 20 кил. и далѣе, поверстныя ставки повышаются, а ближнія разстоянія до 20 кил. берутся подъ покровительство. При отсутствіи дачной жизни въ Германіи въ нашемъ смыслѣ—20-ти километровый радіусъ дѣйствія дешеваго тарифа для обслуживания пригородныхъ сообщеній, въ собственномъ значеніи слова, можно думать, является вполне достаточнымъ и рациональнымъ.

До сихъ поръ шла рѣчь объ единичныхъ пригородныхъ поѣздкахъ. Мѣропріятія жел. дор. вѣдомства по удешевленію пригородныхъ сообщеній идутъ, однако, гораздо дальше. Въ связи съ жилищнымъ вопросомъ особенно важное значеніе приобрѣли въ Берлинѣ, такъ называемыя, „Arbeiterwochenkarten“ (недѣльныя рабочія книжки), выдаваемыя лишь лицамъ, представившимъ страховой полисы на случай инвалидности. Оплачиваются недѣльныя проѣздныя книжки по слѣд. тарифу: за краткія поѣздки—по

<sup>1)</sup> Тамъ-же.

20 пфен. (ок. 10 коп.) въ недѣлю, а за болѣе отдаленныя—2 марки (ок. 95 коп.), независимо отъ разстоянія (обычно 15—16 кил. на большинствѣ ж. д. линій). Если принять рабочую недѣлю въ 6 дней,—получается 12 поѣздокъ въ недѣлю т. е. пассажиру-рабочему обходится 1 поѣздка въ первомъ случаѣ менѣе одной коп., во второмъ случаѣ—около 6 коп. Эти цифры сами по себѣ показываютъ, что, при постановкѣ тарифнаго дѣла на высоту социальнаго его значенія, пригородныя проѣздныя платы могутъ опускаться даже ниже трамвайныхъ.

Чтобы показать, какія скидки допущены въ недѣльн. рабочихъ книжкахъ сравнительно съ общимъ тарифомъ въ Германіи, приводимъ слѣд. расчетъ по поѣздкамъ въ теченіе мѣсяца изъ Берлина и обратно до Ораніенбурга (29 кил.): 1) по разовымъ билетамъ—28 марокъ, 60 пф.; 2) по мѣсячному бил. безъ дополнительнаго бил.—15 м. 20 пф. 3) тоже съ 1 дополн. бил.—11 м. 40 пф.; 4) тоже съ 2 дополн. бил.—10 м. 13 пф. и 5) по рабочей недѣльной книжкѣ—8 м. 67 пф. <sup>1)</sup>

Такимъ образомъ, пригородный „рабочій“ тарифъ въ  $3\frac{1}{2}$  раза пониженъ противъ обычнаго разоваго и почти вдвое—противъ нормальнаго мѣсячнаго. И эти низкія платы отнюдь не должны считаться „благотворительными“, такъ какъ берлинская окружная жел. дорога, насколько намъ извѣстно, даетъ хорошій дивидендъ. Въ Россіи, если не считать совершенно неудачно сооруженной московской окружной жел. дороги <sup>2)</sup>, не могущей привлечь пассажировъ благодаря крайне нелѣпому ея положенію по отношенію къ городу и его окраинамъ, до сихъ поръ нѣтъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Мы уже указывали ту особенность нашихъ пригородныхъ сообщений, что въ нихъ, съ прокладкой первыхъ же жел. дорогъ къ крупнымъ центрамъ, оказалась очень скоро втянутой деревня, цѣлый рядъ дачныхъ поселеній, наконецъ, даже и уѣздные города, фабрично-заводскія мѣста и т. п.

Трудно въ краткой формулѣ передать всю сложную цѣпь интересовъ промысловыхъ, экономическихъ, бытовыхъ и т. д., создающуюся между центромъ и его ближними и дальними пригородами послѣ прокладки рельсовыхъ путей. Изъ всѣхъ возможныхъ комбинацій общенія отдѣльныхъ группъ населенія города съ пригородами остановимся главнымъ образомъ на двухъ категоріяхъ пригороднаго жел. дор. движенія, а именно: 1) на движеніи въ теченіе лѣтняго сезона и 2) на непрерывномъ пригородномъ движеніи, совершающемся круглый годъ. Первое обусловливается потребностью среднихъ слоевъ населенія вырваться хотя бы на короткій срокъ изъ промозглой атмосферы города на чистый воздухъ; вторымъ, несомнѣнно, характеризуется

<sup>1)</sup> Дополнительные билеты установлены для облегченія семейныхъ поѣздокъ.

<sup>2)</sup> Помимо въ высшей степени неудачной трассировки ея кольца, не даютъ возможности ею пользоваться также высокіе ея тарифы.

назрѣвшая потребность, съ одной стороны, въ „выселеніи“ изъ города ради улучшенія жилищныхъ и др. условій жизни, съ другой стороны—въ „приселеніи“ къ городу не жильемъ и осѣдлостью, а промысломъ и профессіей.

Оба эти явленія одинаково важны и, по меньшей мѣрѣ, заслуживаютъ внимательнаго къ себѣ отношенія.

Въ этой области городское управленіе совершенно безсильно, и на помощь городамъ, какъ мы видѣли на примѣрѣ Пруссіи, можетъ прийти только само государство.

Припомнимъ тарифную политику нашего министерства финансовъ <sup>1)</sup> за послѣднія десятилѣтія. Въ 90-хъ годахъ, вмѣстѣ съ удешевленіемъ общаго пассажирскаго тарифа, была создана обширная система дешевыхъ пригородныхъ сообщений не только для столицъ, но и для большинства крупныхъ и даже второстепенныхъ городовъ. Управленіе желѣзныхъ дорогъ тоже какъ бы шло навстрѣчу назрѣвшей потребности, устанавливало нужное количество поѣздовъ, приспособляло вагоны къ потребностямъ дачнаго движенія; въ нѣкоторыхъ случаяхъ учреждались спеціальныя рабочіе поѣзда и пр. Результатомъ такихъ мѣропріятій было сильное развитіе дачной жизни, наростаніе вокругъ городскихъ центровъ обширныхъ поселеній и пригородовъ, отдыхъ и оздоровленіе населенія, непрерывная „эмиграція“ излишковъ его въ здоровыя и болѣе дешевыя окраины.

Но со второй половины прошлаго года министерство сочло почему-то цѣлесообразнымъ измѣнить свое отношеніе къ пригородамъ: была повышена плата по всѣмъ пригороднымъ сообщеніямъ, причемъ это тарифное повышеніе выразилось для поѣздовъ во 2-мъ классѣ 30—35%, для 3-го класса 10—16% противъ прежней стоимости.

Если бы въ дачныхъ пригородахъ были заинтересованы исключительно болѣе состоятельные слои населенія, то такую надбавку можно было бы понять, какъ налогъ на роскошь и удовольствія. Но дѣло въ томъ, что условія жизни въ нашихъ городахъ таковы, что выѣздъ за городъ на лѣтніе мѣсяцы—въ особенности для людей семейныхъ—сталъ насущной потребностью даже и для лицъ съ очень маленькимъ бюджетомъ.

Такимъ образомъ, недавнее повышеніе пригородныхъ поѣздныхъ платъ—особливо въ виду развитія эпидеміи холеры во многихъ городахъ и бѣгства жителей въ незараженныя мѣста—должно быть истолковано, какъ новый налогъ на жилище и здоровье.

При слабомъ бюджетѣ средняго русскаго обывателя, отстающемъ отъ непрерывнаго вздорожанія цѣнъ на всѣ продукты первой необходимости, одновременно съ ухудшеніемъ всѣхъ условій городской жизни, не трудно предвидѣть, что новый до-

<sup>1)</sup> Издаваемъ тарифовъ въ Россіи вѣдаетъ министерство финансовъ,



рогой проѣздъ явится сдерживающимъ моментомъ въ дальнѣйшемъ ростѣ нашихъ пригородовъ и дачныхъ поселеній.

Выиграетъ ли на этомъ „удушеніи“ обывателя, по крайней мѣрѣ, хотъ казенное вѣдомство путей сообщенія?

Сомнительно. Предварительные подсчеты на нѣкоторыхъ дорогахъ обнаружили уже неблагоприятный результатъ примѣненія повышеннаго тарифа, выразившійся въ паденіи количества поѣздокъ и пониженіи доходности отъ пригороднаго движенія.

Сказанное приводитъ, такимъ образомъ, къ тому выводу, что ни городскія управленія, ни правительство въ этомъ насущномъ вопросѣ не стоятъ на должной высотѣ социальнаго пониманія примѣняемыхъ мѣръ по передвиженію населенія, трактуемыхъ ими преимущественно со стороны фискальной выгоды.

К. Раушъ.

