

Трамвай, какъ предпріятіе мѣстное и государственное.

Возникновеніе вопроса о муниципализаціи обществ. предпріятій, имѣющихъ коммерческой характеръ, слѣдуетъ отнести ко времени изданія циркуляра м-ва вн. д. отъ 26 окт. 1896 г. № 41. Циркуляръ устанавливаетъ прежде всего принципиальное различіе между предпріятіями, которые имѣютъ коммерческое значеніе и способны возмѣстить затраченные на нихъ капиталы, и тѣми, которые столь же необходимы для обезпеченія санитар. благосостоянія и обществ. благоустройства, но по самому существу ихъ не могутъ,—или вѣрнѣе не должны,—служить источникомъ коммерч. прибыли. Опираясь на свѣдѣнія о доходности коммерч. предпріятій обществ. значенія, устроенныхъ на акціон. началахъ, циркуляръ намѣчаетъ такую организацію гор. хозяйства, при которой предпріятія доходныя должны способствовать своими средствами устройству и содержанію гор. сооружений, исключительно назначенныхъ для безвозмезднаго общаго пользованія. Другимъ мотивомъ въ пользу перехода коммерч. предпріятій въ руки гор. самоуправления циркуляръ выставляетъ монопольный характеръ большинства акціон. предпріятій, руководители которыхъ нерѣдко направляютъ всѣ усилія не къ удовлетворенію потребностей населенія, пользующагося услугами предпріятія, а на эксплуатированіе этого населенія въ своихъ собствен. интересахъ,—другими словами приемы эксплуатации коммерч. предпріятій, характеризующіе частныхъ владельцев и гор. самоуправленіе, признаются существенно и обязательно различными. Но созданіе коммерч. предпріятій на собственные средства города, какъ до этого циркуляра, такъ и послѣ, не всегда оказывалось возможнымъ и довольно значительная часть такихъ предпріятій устраивалась концессіон. порядкомъ. Вопросу о договорныхъ отношеніяхъ съ предпринимателями посвященъ былъ другой циркуляръ м-ва вн. д., отъ 1 апр. 1897 г. № 11, въ которомъ разсматриваются вопросы о предоставленіи предпріятіямъ монопольныхъ правъ или иныхъ особыхъ льготъ, причемъ подчеркнута нежелательность подобныхъ привилегій, и о порядкѣ выкупа съ указаніемъ на невыгодность общепринятаго выкупа по капитализаціи чистой доходности. Этими двумя циркулярами и ограничивается руководящая роль м-ва по отношенію къ вопросу о гор. предпріятіяхъ, причемъ цѣлью ихъ

изданія являлось, безъ сомнѣнія, содѣйствовать переходу отъ концессіон. хозяйства къ муниципальному; была ли достигнута поставленная цѣль въ той мѣрѣ, въ какой это было желательно м-ву, сказать довольно трудно, но можно вполне увѣренно утверждать, что однимъ изъ послѣдствій изданія упомянутыхъ циркуляровъ явилась задержка концессіон. учредительства. Въ самомъ дѣлѣ, только крупныя компаніи могли соглашаться на повышенныя требованія со стороны городовъ и только завѣдомо доходныя предпріятія въ большихъ городахъ можно было осуществлять муницип. порядкомъ, вслѣдствіе затруднительности реализаціи займовъ; для небольшихъ городовъ, при соотвѣтственно небольшихъ размѣрахъ предпріятія и ожидаемыхъ барышей, были одинаково закрыты оба пути. То обстоятельство, что создавшееся положеніе было съ наибольшою выгодой использовано германскимъ капиталомъ, выступавшимъ порою явно, какъ учредитель, порою въ скрытой формѣ посредника при реализаціи и поставщика, было другимъ послѣдствіемъ упомянутыхъ циркуляровъ. Были ли эти результаты благоприятны съ общегосударств. точки зрѣнія и въ какой зависимости стояли они отъ организаціи городского представительства, предоставляемъ судить читателю.

Подвергнемъ основныя положенія упомянутыхъ двухъ циркуляровъ болѣе детальному разбору. Прежде всего является вопросъ, насколько правильно и практически цѣлесообразно раздѣлять предпріятія на коммерческія и не-коммерческія. Само собою разумѣется, что сооруженія, мостовыхъ или моста черезъ рѣку, устройство уличнаго освѣщенія, бульваровъ, школъ, канализаціи, безъ всякаго спора должно быть отнесено къ разряду предпріятій не коммерческихъ, потому что установленіе такой платы за пользованіе ими, которая покрывала бы хотя эксплуатац. расходы, либо практически весьма затруднительно, либо совсѣмъ недопустимо по соображеніямъ этического и даже юридическаго характера. Но среди остальныхъ предпріятій, обезпечивающихъ гор. благоустройство, какъ санитарное, такъ и общее, найдется не мало такихъ, отнести которыя въ разрядъ коммерческихъ или не-коммерческихъ можно только при извѣстной натяжкѣ; таковы напримѣръ трамваи, центральныя электр. станціи и газовыя заводы, водопроводы, скотобойни, хлѣбопекарни, наконецъ, всякаго рода торговля, которая теперь приобретаетъ столь широкое распространеніе. Любое изъ перечисленныхъ предпріятій можетъ быть высоко-доходнымъ въ рукахъ частной компаніи, но не всякое изъ нихъ удобно отнести въ группу коммерческихъ, коль скоро оно будетъ принадлежать и эксплуатироваться органами гор. самоуправления. Отсюда ясно, что не доходность сама по себѣ, не одно желаніе и возможность извлекать доходъ изъ удовлетворенія той или иной потребности населенія служатъ въ данномъ случаѣ рѣшающимъ признакомъ для опредѣленія характера предпріятія, а нѣчто иное, что слѣдуетъ искать опять таки въ области этическихъ понятій. Здѣсь нельзя даже основываться на размѣрѣ получаемой прибыли, нельзя напримѣръ сказать, что гор. предпріятія должны быть эксплуатируемы при условіи извлеченія лишь средней коммерч. прибыли,—потому нельзя, что это

понятіе трудно поддается точному опредѣленію, а еще болѣе потому, что соображенія о развитіи дѣла, объ улучшеніи положенія служащихъ; наконецъ, объ удовлетвореніи другихъ насущныхъ потребностей города могутъ властно потребовать увеличенія выручки свыше того предѣла, который соотвѣтствуетъ понятію о средней коммерч. прибыли.

Существуетъ взглядъ, нашедшій себѣ отраженіе въ одномъ изъ разсматриваемыхъ циркуляровъ, — будтопріемы эксплуатаціи концес. предпріятія въ корнѣ отличаются отъ пріемовъ веденія того же самаго дѣла, разъ оно составляетъ собственность самоуправленія; однако этотъ взглядъ слѣдуетъ признать безусловно ошибочнымъ, по крайней мѣрѣ поскольку рѣчь идетъ о правильной эксплуатаціи, а не о хищническомъ выжиманіи дохода. Никакое предпріятіе, предметомъ дѣятельности котораго является удовлетвореніе потребностей болѣе или менѣе обширныхъ группъ городского населенія, не можетъ правильно развиваться, если интересы отдѣльныхъ лицъ, входящихъ въ составъ этихъ группъ, не будутъ соблюдены въ наибольшей возможной мѣрѣ, и это положеніе сохраняетъ свою силу совершенно независимо отъ того, является ли собственникомъ предпріятія городъ или акціон. компанія, представляетъ ли оно сложную техническую организацію, какъ на примѣръ трамвай, водопроводъ, или же въ немъ преобладаетъ торговое начало, каковы хлѣбопекарни и скотобойни. Точно также въ области производства заказовъ на оборудованіе и матеріалы, въ своихъ отношеніяхъ къ служащимъ и рабочимъ, въ порядкѣ отчетности, словомъ во всемъ, что можно объяснить въ выраженіи „организація и веденіе дѣла“, нѣтъ и не можетъ быть никакой разницы между муниципальными и концес. предпріятіями. Если выдвигать впередъ понятіе о незначительномъ эксплуатированіи интересовъ населенія въ формѣ ли ограниченія круга дѣятельности предпріятія, или повышенія тарифа за услуги, то теоретически верховнымъ судьей въ разрѣшеніи этихъ вопросовъ могутъ быть только органы мѣстнаго самоуправления, дѣйствующіе въ предѣлахъ предоставленной имъ власти. На практикѣ, однако, власть самоуправления по отношенію къ частнымъ компаніямъ оказывается ограниченной силою концес. договора, — и поэтому составленіе, а тѣмъ болѣе выполненіе договорныхъ условій должны стоять подъ непрерывнымъ контролемъ органовъ самоуправления, причѣмъ самое право и порядокъ надзора должны быть ясно и точно формулированы въ самомъ договорѣ. Иначе обстоитъ дѣло, когда хозяиномъ предпріятія является городъ; здѣсь, благодаря экономической и юридической мощи самоуправления и отсутствію какого-либо спеціальнаго закона, регулирующаго дѣятельность электрическихъ, водопроводныхъ, трамвайныхъ и другихъ подобныхъ предпріятій, возможна самая широкая свобода дѣйствій, и населеніе ничѣмъ не гарантировано на примѣръ отъ произвольнаго повышенія тарифа въ цѣляхъ покрытія общаго гор. дефицита, подобно тому, какъ поступаетъ правительство, обращающае колоссальные доходы почтоваго вѣдомства въ общіе доходы казны.

Для того, чтобы предпріятіе приобрѣло обширную власть надъ населеніемъ, вовсе не требуется юридически закрѣпить за нимъ право

монополіи, потому что самыя условія дѣятельности городскихъ обществъ предпріятій, особенно же тѣхъ изъ нихъ, которые осуществляются на проѣздахъ обществ. пользованія, въ значительной степени обезпечиваютъ ихъ отъ возникновенія конкурентовъ; очень трудно — и развѣ только въ очень большомъ городѣ возможно — представить себѣ два самостоят. предпріятія, обслуживающихъ одну и ту-же потребность населенія. Другими словами, монопольность является признакомъ очень прочно прикрѣпленнымъ ко всякому гор. предпріятію, „обслуживающему широкіе круги населенія“, а какое же изъ гор. предпріятій не подойдетъ подъ это опредѣленіе? То обстоятельство, предоставляется ли монополія акц. компаніи по концессіон. договору, или самому городу по постановленію думы, или наконецъ монополія возникаетъ сама собою, какъ результатъ всей совокупности мѣстныхъ условій, нисколько не мѣняетъ характера отношеній между владельцемъ монопольнаго предпріятія и потребителями его услугъ. Не въ томъ суть, кто хозяинъ дѣла, а въ томъ, чьи интересы стоятъ на первомъ мѣстѣ: ведется ли эксплуатація предпріятія съ цѣлью удовлетворенія правдиво понимаемыхъ интересовъ населенія, или важнѣйшею задачею предпріятія ставится извлеченіе дохода. Но если нѣкоторыя черты монополіи коренятся въ самой природѣ обществ. предпріятій, и съ этимъ поневолѣ приходится мириться, то закрѣплять монополію юридически за частнымъ концессіонеромъ или за гор. управленіемъ, — а чѣмъ болѣе возводитъ въ принципъ муниципальной политики, чтобы нѣкоторыя области промышленности были закрыты для частной предпріимчивости, — составляетъ крупную ошибку. Монополія частнаго концессіонера можетъ угрожать интересамъ города, или интересамъ населенія, или и тѣмъ и другимъ вмѣстѣ; но нельзя упускать изъ виду, что и муницип. монополія можетъ оказаться въ противорѣчій съ указанными интересами, съ тою только разницей, что борьба противъ ошибокъ и злоупотребленій муницип. хозяйства несравненно труднѣе, чѣмъ противъ незаконныхъ дѣйствій концессіонера. Вспомнимъ на примѣръ исторію первыхъ лѣтъ муницип. трамвая въ Москвѣ, когда вмѣсто одновременнаго выкупа всей сѣти и переоборудованія на электричество сперва наиболѣе доходныхъ линій, а затѣмъ уже участковъ второстепеннаго значенія, — на цѣлые 10 л. задержался выкупъ Бельгійской сѣти и обширные районы города были лишены удобнаго сообщенія. Когда же неудобства такого положенія дѣла обнаружились съ достаточной очевидностью, большая часть акцій Бельгійскаго общества перешла въ руки германскихъ банковъ и городу только послѣ упорной борьбы, уже не разбирая примѣняемыхъ средствъ, удалось овладѣть Бельгійскою сѣтью; ничтожна была выгода на стоимости выкупа и огромны эксплуатаціонные и строительные убытки вслѣдствіе десятилѣтней отсрочки.

Разсмотримъ теперь, что получится, если комбинировать предпріятіе изъ обоихъ участниковъ вмѣстѣ, объединяя основныя начала самоуправления съ нѣкоторыми характерными чертами капиталистич. предпріятія? Такова на примѣръ форма развитія трамв. сѣти при участіи землевладельцевъ, или мелкихъ самоуправляющихся единицъ, въ

районѣ которыхъ проводится новая линия, когда они даютъ муниципалитету срочную гарантію извѣстной доходности такой пiонерной линии. При такомъ способѣ не только оказывается возможнымъ соорудить линии, въ началѣ ихъ эксплуатаціи завѣдомо бездоходныя, но вмѣстѣ съ тѣмъ и поощряеть застройку окраинъ, вслѣдствіе чего онѣ безусловно цѣлесообразнѣе, чѣмъ предоставленіе права усиленнаго обложенія прироста цѣнности вдоль новой трамв. линіи, что обогащаетъ гор. кассу, но не имѣетъ никакого практическаго значенія для разрѣшенія жилищ. вопроса. Еще болѣе совершенна такая конструкція смѣшаннаго предпріятія, въ которой сохранена внѣшняя форма акціон. компаніи, но въ рукахъ частныхъ капиталистовъ остается лишь около половины акцій, а остальные съ самаго начала реализуются и составляютъ собственность муниципалитета; представители города въ администраціи такого предпріятія пользуются особымъ правомъ—перенести вопросъ на разсмотрѣніе гор. думы, если принятое рѣшеніе будетъ идти, по ихъ мнѣнію, въ разрѣзъ съ интересами населенія. Такого рода предпріятія давно уже существуютъ въ области сооруженія и эксплуатаціи гор. и пригор. трамваевъ, причемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ, напримѣръ при созданіи сѣти рельсов. путей мѣстнаго значенія въ Бельгіи, эта система принесла самые блестящіе результаты, такъ что въ успѣхѣхъ описываемой формы организаціи дѣла можно быть вполне увѣреннымъ.

Причина, въ силу которой организація гор. коммерч. предпріятій, по образу и подобию частныхъ акціон. компаній оказывается болѣе жизненной и дѣятельность такихъ предпріятій болѣе успѣшной и плодотворной, чѣмъ если бы дѣло велось по муниципально-бюрократическимъ традиціямъ, заключается въ меньшей сложности и вслѣдствіе этого болѣе гибкости всего аппарата, руководящаго ходомъ дѣла. И въ области внутр. распорядка, и въ особенности въ области взаимоотношеній предпріятія съ публикою существуетъ множество на первый взглядъ мелкихъ, незначущихъ деталей, требующихъ личной инициативы и быстрой приспособляемости къ непрерывно измѣняющимся условіямъ эксплуатаціи,—тѣхъ способностей, которыми ницдѣ и никогда не обладаетъ ни казенное, ни близкое ему по духу муницип. управленіе коммерческихъ предпріятій. Даже въ Англии, при осуществленіи грандіознаго проекта націонализаціи всей желѣзнодорож. сѣти раздаются голоса противъ возложенія на государство чисто коммерч. задачъ изъ опасенія убить духъ инициативы въ перевозочномъ дѣлѣ и тѣмъ повредить интересамъ націон. промышленности. Американскіе обществ. дѣятели, признавая, что частныя компаніи гор. и мѣстныхъ рельсов. путей причиняютъ не мало зла въ общественномъ смыслѣ благодаря небудуманному сооруженію и произволу въ области эксплуатаціи этихъ путей, ищутъ выхода не въ обязательной муниципализаціи, а въ организаціи правильнаго общественнаго надзора за дѣятельностью подобныхъ предпріятій.

Насколько намъ извѣстно, въ Россіи смѣшанная форма обществен. предпріятій ни разу не примѣнялась, быть можетъ, потому, что вообще наши муницип. дѣятели мало знакомы съ заграничною

практикою, за исключеніемъ развѣ нѣмецкой,—а какъ разъ эта форма сотрудничества между частнымъ капиталомъ и обществен. самоуправленіемъ является созданіемъ англійскаго ума. Когда въ 1907 г. передъ Москвой встала трудная задача осуществить настоятельно необходимое расширеніе сѣти и выкупъ Бельгійскаго об-ва въ то время, какъ результаты гор. эксплуатаціи оказывались убыточными, то во всѣхъ матеріалахъ, относящихся къ этой эпохѣ, не встрѣчается ни одного указанія на возможность организаціи смѣшаннаго предпріятія,—гор. дѣятели упорно держались за идею муницип. монополіи и не шли далѣе сдачи оптоваго подряда довольно сомнительной фирмѣ. Въ двухъ докладныхъ запискахъ, поданныхъ авторомъ настоящей статьи гор. головою Н. И. Гучкову, былъ, однако, предложенъ проектъ устройства трамв. дѣла на началахъ, весьма близко подходящихъ къ описанной системѣ смѣшанныхъ предпріятій и указывалось вмѣстѣ съ тѣмъ, что строгое проведеніе идеи муниципализаціи не всегда и не вездѣ даетъ одинаковые практическіе результаты. Мое предложеніе было оставлено тогда безъ разсмотрѣнія,—но не прошло и 10 л., какъ мы читаемъ теперь работу товарища Московскаго гор. головы В. Д. Брянскаго, въ которой выясняется необходимость и польза созданія управленія гор. доходными предпріятіями въ видѣ акціон. о-въ, стоящихъ подъ контролемъ гор. думы, и доказывается юридическая возможность осуществленія новой формы управленія гор. предпріятіями въ рамкахъ дѣйствующаго Гор. Пол.

Обратимся теперь къ вопросу о порядкѣ перехода предпріятія изъ рукъ частной компаніи въ руки органовъ самоуправления. Этотъ переходъ совершается точно такимъ же порядкомъ, какъ если бы происходила передача дѣла другому, болѣе крупному акціон. обществу, поглощающему первое безъ остатка: происходитъ оцѣнка доходности параллельно съ оцѣнкою стоимости имущества и изъ сопоставленія этихъ данныхъ съ продолжительностью остающагося срока концессіи опредѣляется окончательная стоимость предпріятія. Намъ кажется нѣсколько страннымъ тотъ взглядъ на сущность выкупа концес. предпріятій, который нашель себя выраженіе во второмъ изъ упомянутыхъ циркуляровъ м-ва вн. д. Въ самомъ дѣлѣ, когда рѣчь идетъ о предоставленіи концессіи, что всегда дѣлается на ограниченный срокъ, можно говорить о выгодности или невыгодности сдѣлки для той или другой изъ договаривающихся сторонъ; но вѣдь при выкупѣ концессіи городъ выплачиваетъ ликвидируемой частной компаніи то, что она имѣла и чего она лишается, а затѣмъ порываетъ съ нею всѣ связи, оставаясь уже навсегда полнымъ хозяиномъ дѣла. Даже въ томъ случаѣ, если выкупъ совершается ежегодными платежами въ пользу компаніи до истеченія полного срока ея концессіи, и слѣдовательно, городъ не имѣетъ возможности съ самаго перехода эксплуатаціи въ его руки вполне свободно располагать доходами настоящаго момента,—все же естественный приростъ доходности и всѣ выгоды, проистекающія отъ дальнѣйшаго улучшенія и расширенія предпріятія, составляютъ его неотъемлемую собственность. Очевидно, что главное значеніе во всѣхъ подобныхъ расчетахъ имѣетъ доходность дѣла,

такъ какъ стоимость имущества, при помощи котораго ведется эксплуатация, можетъ составлять совершенно ничтожную величину по сравненію со стоимостью отвлеченнаго понятія о правѣ взиманія сбора съ населенія.

Этотъ послѣдній признакъ, согласно мнѣнію наиболѣе извѣстныхъ русскихъ и иностран. юристовъ, придаетъ дѣятельности предпріятій, обслуживающихъ интересы населенія, и въ частности предпріятій обществ. перевозки, публично-правовой характеръ, — опять-таки совершенно независимо отъ того, принадлежитъ предпріятіе частной компаніи, городу или правительству. Различіе хозяина измѣняетъ только путь, по которому направляются деньги, но самый сборъ во всѣхъ этихъ случаяхъ разсматривается, какъ одна изъ разновидностей косвеннаго налога. Устанавливая, такимъ образомъ, юридическую природу трамв. предпріятія, которому вручается нѣкоторая совокупность общественно-правовыхъ функций, мы тѣмъ самымъ присваиваемъ названному предпріятію значеніе общественное и государственное, выходящее изъ узкихъ границъ мѣстныхъ интересовъ и нуждъ. Мѣстнымъ интересамъ служила конка, съ ея скромными размѣрами, какъ коммерческаго предпріятія, и не менѣе скромнымъ вліяніемъ на жилищный и другіе вопросы соціального порядка; но трамв. предпріятія, съ ихъ колоссальными капиталами, съ ихъ громадною производимостью, становятся для отдѣльныхъ городовъ и прилегающихъ къ нимъ районовъ столь-же могущественнымъ факторомъ жизни, какъ жел. дороги для цѣлаго государства. Съ другой стороны, такъ называемые „вопросы большихъ городовъ“, болѣе или менѣе удачное разрѣшеніе которыхъ находится въ ближайшей связи съ трамв. политикой самоуправленія, переплетаются съ разнообразными вопросами, касающимися пригородной жизни и пригор. сообщения, лежащими уже внѣ сферы непосредственной дѣятельности муниципалитетовъ.

Очевидно, что по мѣрѣ развитія и усложненія гор. жизни неизбежно должно сглаживаться различіе между трамваями и метрополитеномъ, ихъ естественнымъ дополненіемъ, между-пригор. дорогами спеціального типа и пригор. участками магистралей, и потому возникаетъ мысль о желательности объединенія дѣятельности всѣхъ перевозочныхъ предпріятій, работающихъ въ городѣ и пригор. районѣ. Наиболѣе естественнымъ представляется намъ объединить это дѣло въ рукахъ м-ва путей сообщ., гдѣ сосредоточенъ громадный практической опытъ по строительной и эксплуатационной части жел. дорогъ, съ которыми гор. трамваи пріобрѣтаютъ все болѣе и болѣе сходныхъ и общихъ чертъ. Возражать противъ подчиненія трамваевъ вѣдомству путей сообщ. въ силу того, что гор. жел. дороги, какъ муниципальныя, такъ и концессионныя, составляютъ одну изъ отраслей гор. самоуправления, которое состоитъ по вѣдомству вн. дѣлъ нѣтъ серьезныхъ оснований. Организация м-ва вн. дѣлъ и установленіе круга его вѣдѣнія относятся къ тѣмъ, хотя и не особенно давнимъ, но уже полностью пережитымъ временамъ, когда не замѣчалось даже и отдаленнаго намека на сложность и многогранность современной гор.

жизни, цѣликомъ укладывавшейся въ содержаніе понятія „попеченіе о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ“. По мѣрѣ того, какъ жизнь становилась сложнѣе, изъ мѣстныхъ вопросовъ постепенно складывались новыя начала общественной и гос. дѣятельности, и въ ней принимаютъ участіе представители политическихъ воззрѣній, съ которыми не желали и не могли примириться лица, стоящія у власти. Вполнѣ естественно поэтому, что сохраненіе надзора за всѣми отраслями гор. и земскаго дѣла въ рукахъ м-ва вн. д. становилось необходимымъ въ глазахъ власти, но по причинамъ далеко не совпадающимъ съ дѣйствительными интересами дѣла.

Подобно тому, какъ основною цѣлью Европейской войны выдвигается принципъ самостоятельности отдѣльныхъ народностей, нынѣ раздѣленныхъ гос. границами, такъ точно цѣлью упорядоченія внутр. управленія надлежитъ признать требованіе разграниченія вѣдомствъ по основнымъ признакамъ ихъ дѣятельности. Безъ сомнѣнія, въ существующей организациі министерствъ и гл. управленій, въ текстахъ различныхъ законовъ и положеній, регулирующихъ постройку и эксплуатацию рельс. путей магистральныхъ и мѣстныхъ, есть много несовершеннаго и противорѣчиваго, вслѣдствіе чего невозможно намѣтить детали вѣдомствъ будущаго, — однако, общія очертанія становятся ясными уже и теперь. Смыслъ предстоящей реформы заключается въ формальномъ объединеніи того, что объединено жизнью, и если намъ кажется нелогичнымъ нахожденіе учебныхъ заведеній въ различныхъ вѣдомствахъ, если мы готовы признать отвлеченную цѣлесообразность учрежденія вѣдомства здравоохраненія, въ которомъ естественнымъ порядкомъ отойдетъ больничная и водопроводно-канализ. часть гор. хозяйства, то въ силу точно такихъ-же соображеній и гор. трамваи должны находиться въ вѣдѣніи м-ва путей сообщ. Нахожденіе предпріятій, выполняющихъ общественныя перевозки въ чертѣ города и его ближайшихъ окрестностей, въ различныхъ вѣдомствахъ всегда будетъ источникомъ нѣкоторой несогласованности и въ проектахъ первоначальнаго устройства, и особенно при установленіи порядка эксплуатации; въ то же время нѣтъ никакой надежды достигнуть соглашенія между интересами, напримѣръ, казенной магистральной жел. дороги, пригороднаго трамвая, принадлежащаго частной компаніи, и муницип. трамвая, путемъ учрежденія какихъ-нибудь совѣщаній безъ тѣни дѣйствительной власти. Конечно, чтобы вѣдомственное объединеніе оказалось благотворнымъ, необходимо прежде всего путемъ изданія особаго закона подвести гор. трамваи подъ дѣйствіе Положенія о подъѣздныхъ путяхъ общаго пользованія и различныхъ нормальныхъ положеній по технич. части, приспособивъ эти положенія къ спеціальнымъ условіямъ рельс. путей, расположенныхъ на гор. проѣздахъ. Сдѣланный нами въ другомъ мѣстѣ, въ статьѣ: „Бытовое и правовое положеніе гор. трамваевъ“ (напечатанной въ журналѣ „Железнодорожное Дѣло“, № 4, за 1915 г.), подробный анализъ дѣйствующихъ правовыхъ нормъ обнаружилъ, что ни въ законѣ, ни въ практикѣ взаимоотношеній центральныхъ и мѣстныхъ органовъ

власти, нѣтъ никакихъ препятствій къ передачѣ гор. трамваевъ въ вѣдѣніе м-ва путей сообщ.

Въ этомъ проектѣ объединенія нѣтъ, конечно, и тѣни покушенія на ту самостоятельность органовъ самоуправленія въ области надзора или непосредственнаго руководства дѣятельностью трамв. предпріятій, которую города располагаютъ въ настоящее время, потому-что компетенція м-ва путей сообщ. во всякомъ случаѣ не будетъ обширнѣе компетенціи техническо-строит. комитета м-ва вн. д., и отношеніе м-ва п. с. къ частнымъ и гор. трамваямъ будетъ такое же, какъ къ частнымъ жел. дорогамъ. Между тѣмъ, многие вопросы трамв. дѣла и вообще гор. жизни найдутъ себѣ болѣе широкое истолкованіе, если съ переходомъ городскихъ и пригородныхъ рельсовыхъ путей въ новое вѣдомство за ними будетъ признанъ тотъ-же объемъ правъ и обязанностей, какъ за всякою жел. дорогою. Вспомнимъ наприимѣръ, что принципъ полного равноправія всѣхъ, кто пользуется гор. поѣздами, по прежнему властвуетъ надъ гор. трамваями, какъ прежде надъ конкою,—хотя трамвай давно уже приобрѣли право быть выдѣленными изъ общей массы гор. движенія въ особую группу предпріятій обществ. значенія. Такъ, загроможденіе путей трамвая частновладельческими экипажами не является наказуемымъ по закону; вожатые трамвая, столь же отвѣтственные за безопасность движенія, какъ и машинисты желѣзнодорож. поѣздовъ, и даже болѣе, потому что на желѣзнодорож. рельс. пути не встрѣчается такого обилія постороннихъ людей и экипажей,—не уравнины съ паровозн. машинистами передъ закономъ; порядокъ публичной отчетности, денежной и эксплуатационной, принятый для жел. дорогъ и обезпечивающій интересы участниковъ предпріятія и лицъ, пользующихся его услугами, не обязательнъ для частныхъ и муницип. трамваевъ; отвѣтственность трамв. предпріятій за несчастные случаи, происшедшіе при, или вслѣдствіе эксплуатации, а также порядокъ разслѣдованія происшествій, не урегулированы въ той степени, какъ это сдѣлано по отношенію къ жел. дорогамъ; наконецъ, тарифное дѣло и самая организация перевозки предоставлены на полный произволъ тѣхъ, кто въ данное время стоитъ у гор. власти, или во главѣ акціонерной компаніи. Таковы важнѣйшіе вопросы, относящіеся къ области обществен. права, разумное объединеніе которыхъ безусловно необходимо въ интересахъ правильнаго развитія обществ. жизни, но наряду съ ними существуетъ едва-ли не большее количество техническихъ вопросовъ, въ области которыхъ настоятельно требуется серьезное обоснованіе нормальныхъ типовъ пути, подвижнаго состава и электр. оборудованія тѣмъ болѣе необходимо, что жизнь выдвигаетъ задачу эксплуатационнаго объединенія гор. рельс. путей съ дугами пригор. и магистральнаго типа по пассаж. и грузовому сообщенію.

Напрасно было-бы думать, что установленіе тѣхъ или иныхъ нормъ технич. оборудованія имѣетъ узко специальное значеніе; напротивъ того, оно ближайшимъ образомъ отражается на жизни и дѣятельности предпріятія, такъ кѣкъ въ случаѣ излишней солидности устройства получается непроизводительная затрата капитала, а въ

противномъ случаѣ—чрезмѣрно повышаются расходы по содержанию оборудованія. Но кромѣ этой прямой связи между техникой трамв. дѣла и доходностью, существуетъ еще и косвенная, сущность которой уясняется, если мы рассмотримъ ближе ту часть управленія трамвая или жел. дороги, которая называется службою движенія.

Въ американскомъ журналѣ („Railway Age Gazette“, mech. edit., Febr. 1915), намъ случилось прочесть очень интересную статью по вопросу о сравнительной цѣнности различныхъ службъ въ составѣ желѣзнодорож. и трамв. предпріятій; авторъ этого небольшого доклада указываетъ, что своевременныя перевозочныя предпріятія требуютъ огромныхъ затратъ на сооруженіе пути, на приобретеніе подвижнаго состава и на прочее технич. оборудованіе, а затѣмъ обширнаго штата опытныхъ и высоко оплачиваемыхъ специалистовъ для обслуживания потребностей эксплуатаціи. Благодаря этому обстоятельству у руководителей предпріятія обыкновенно складывается неправильное, и въ высшей степени вредное для дѣла представленіе о первенствующемъ значеніи техническихъ службъ, и все вниманіе, всѣ умственные силы, обращаются на содержаніе въ исправности и на дальнѣйшее усовершенствованіе технич. оборудованія дороги. Ошибочность такого взгляда заключается въ томъ, что на самомъ дѣлѣ главною задачею жел. дороги или трамвая должна быть перевозка; образцовое же состояніе пути или вагоновъ цѣнно лишь постольку, поскольку оно содѣйствуетъ выполненію перевозки съ наименьшими затратами для предпріятія и при наиболѣе полномъ удовлетвореніи интересовъ публики.

Поставленный американскимъ авторомъ вопросъ разрѣшается, очевидно, въ томъ смыслѣ, что средства не должны загораживать собою основную цѣль, другими словами, технические службы и ихъ интересы не должны получать преобладающаго значенія въ составѣ управленія желѣзнодорожнымъ или трамвайнымъ предпріятіемъ. Возникновеніе подобныхъ вопросовъ указываетъ на борьбу между практиками дѣла, въ рукахъ которыхъ находилось общее руководство перевозочными предпріятіями, пока технич. часть ихъ была не такъ сложна, и тѣми научно образованными специалистами, которые создали современные паровозы и трамваи, и безъ которыхъ въ настоящее время невозможна правильная эксплуатація паровыхъ и электр. дорогъ.

Требую своей доли участія въ дѣлахъ, очень естественно ее переоцѣнивать, и въ результатѣ получается то чрезвычайно характерное явленіе для современныхъ перевоз. предпріятій, что среди множества вещей, которыя необходимы для правильнаго обслуживания движенія, забываютъ о самомъ движеніи. Взаимное отношеніе между цѣлью и средствами нарушается, и средства претендуютъ на самостоятельное существованіе. (Въ теченіе нашей многолѣтней литературной дѣятельности намъ не разъ случалось останавливаться на вопросѣ о первенствующемъ значеніи службы движенія среди прочихъ отдѣловъ управленія перевоз. предпріятій и мѣстнаго, и дальняго сообщенія).

Необходимо однако же замѣтить, что періодъ пренебреженія эксплуат. вопросами, безъ сомнѣнія, начинаетъ уже отходить въ прошлое, и правильный взглядъ на службу движенія, который прежде составлялъ удѣлъ лишь немногихъ, все болѣе и болѣе распространяется среди желѣзнодорож. и трамв. дѣятелей. Но сколько въ этомъ прошломъ было совершенно ошибокъ, порою трудно поправимыхъ, ошибокъ не только въ постройкѣ и эксплуатаціи рельс. путей, но и въ области націон. жизни, такъ какъ широкіе круги населенія не оцѣнивали—да и сейчасъ не всегда оцѣниваютъ общественнаго и гос. значенія перевоз. предпріятій—за рельсами, вагонами и инженерами.

Исторія сооруженія и эксплуатаціи Московскаго гор. трамвая можетъ служить прекрасной иллюстраціей къ изложенной американской замѣткѣ, потому что съ самаго начала постройки все вниманіе гор. управленія было обращено на технич. сторону дѣла: разные технич. вопросы ставились и разрѣшались безъ соображенія съ требованіями и задачами службы движенія, въ полной увѣренности, что эти требованія и задачи удовлетворятся сами собою. Тотъ громадный опытъ по эксплуатаціи конножел. дорогъ, которымъ располагали старшіе агенты акціон. о-ва, перешедшіе на гор. службу, подсказывали имъ, что организація службы движенія должна претерпѣть извѣстные измѣненія съ переходомъ на электр. тягу, но они не сумѣли формулировать основныя задачи дѣятельности службы движенія съ достаточной отчетливостью и мнѣніе ихъ не имѣло за собою необходимой авторитетности въ глазахъ инженеровъ-строителей. Мы далеки отъ мысли упрекать московскихъ строителей въ намѣренномъ пренебреженіи эксплуатац. вопросовъ: эти вопросы отошли на второй планъ сами собою, подъ влияніемъ ослѣпляющаго блеска милліоновъ, затраченныхъ на путь, на подвижной составъ, на центр. электр. станцію и вагонныя депо, и въ силу этого, во главѣ дѣла оказались тѣ, кто распоряжался милліонами. Американскій авторъ упомянутой замѣтки не говоритъ о томъ, что является неизбѣжнымъ послѣдствіемъ такого отношенія къ службѣ движенія,—не говоритъ потому, что эти послѣдствія очевидны для всякаго непредубѣжденнаго спеціалиста, и даже для обывателя-пассажира: они выражаются въ пониженіи доходности и въ полномъ несоотвѣтствіи порядковъ движенія удобствомъ публики, а при настоящихъ ненормальныхъ условіяхъ жизни большого города грозятъ вызвать и технич. и экономич. кризисъ предпріятія. Зачѣмъ уложены были всѣ пути до самыхъ отдаленныхъ окраинъ, тяжелыми рельсами Фениксъ на каменномъ основаніи, когда можно и должно было примѣнять въ широкихъ размѣрахъ укладку желѣзнодорож. типа, болѣе дешевую и столь же устойчивую? Зачѣмъ изъ многочисленныхъ образцовъ вагоновъ, приобретенныхъ въ первые годы, были выбраны, въ качествѣ нормальныхъ, вагоны чрезвычайно тяжелые и вмѣщающіе мало публики? Исключительно потому, что эта конструкція пути и это устройство вагоновъ близко подходили къ нѣмецкимъ образцамъ. Почему наиболѣе важный, наиболѣе отвѣтственный участокъ сѣти, именно центр. узелъ, оказался съ недостаточной пропускной способностью и задержка движенія въ центрѣ чувствуется по

всѣмъ концамъ города? Да по той причинѣ, что никому изъ проектировавшихъ злосчастное Лубянское кольцо не приходило на мысль посмотреть на это кольцо съ эксплуатац. точки зрѣнія, представить себѣ мысленно картину движенія при полномъ развитіи сѣти, а позднѣе сознаться въ своей ошибкѣ, когда она сдѣлалась совершенно очевидной. Потребовались четыре года эксплуатаціонной неурядицы, усиленной обстоятельствами военного времени, чтобы осуществилась ничтожная часть тѣхъ улучшеній центрального узла, схему которыхъ мы набросали въ одной изъ нашихъ статей того времени („Жел.-дор. Дѣло“ 1911, „Центр. узелъ Москов. трамв. сѣти“), основной же недостатокъ Лубянскаго кольца былъ нами выясненъ значительно раньше („Жел.-дор. Дѣло“ 1907, „Замѣтки по трамв. дѣлу“).

И научная теорія движенія, и обывательское мнѣніе сходятся на томъ непреложномъ фактѣ, что густота движенія вовсе не одинакова на далекихъ окраинахъ и въ центр. районѣ, и что количество пассажировъ, ѣдущихъ съ окраинъ въ центръ или обратно гораздо больше, чѣмъ число сквозныхъ пассажировъ, проезжающихъ весь городъ изъ конца въ конецъ. Между тѣмъ, въ полномъ противорѣчій съ этимъ всѣ безъ исключенія вагоны ходятъ отъ одной окраины до другой, и число вагоновъ, работающихъ въ часы наибольшаго наплыва публики и въ поздніе вечерніе часы остается почти одинаковымъ въ явный убытокъ предпріятію. Самый вопросъ о томъ, кто и куда ѣздитъ, вопросъ, серьезно разрабатываемый на американскихъ и англійскихъ трамваяхъ и дающій массу чрезвычайно цѣннаго матеріала не только для службы движенія, но и для общей характеристики гор. населенія, у насъ совершенно не изучается,—а между тѣмъ только на основаніи этихъ данныхъ могутъ быть правильно поставлены и рѣшены важнѣйшіе вопросы эксплуатаціи и тарифн. дѣла. Даже болѣе того, управленіе Московскаго трамвая не находитъ нужнымъ издавать эксплуатац. отчеты даже въ той сокращенной формѣ, въ какой издаютъ ихъ большинство частныхъ трамв. компаній. Съ переходомъ сѣти I общества к.-ж. д. въ руки города система составленія годового отчета была сильно измѣнена, такъ что сравненіе отчетовъ общества съ гор., сдѣлалось почти невозможнымъ; все же гор. отчеты давали подробную картину и движенія суммъ и эксплуатац. порядковъ, а критическія замѣчанія гл. бухгалтеріи управы позволяли ориентироваться въ обширномъ матеріалѣ отчета безъ особыхъ затрудненій. Позднѣе, вслѣдствіе возникшихъ недоразумѣній между гл. бухгалтеріей и управленіемъ трамвая исчезли критическія замѣчанія по отчету о движеніи суммъ, а затѣмъ и эксплуатац. данныя, кромѣ общаго итога по всей сѣти, совершенно не дающаго понятія о томъ, какъ именно поставлено дѣло и какія мѣры принимаются для увеличенія доходности сѣти и обезпеченія удобства публики. Въ этомъ отношеніи къ отчетамъ трамвая заключается глубокая ошибка Московской управы.

Американскія трамв. предпріятія давно уже примѣняютъ систему непрерывнаго контроля надъ движеніемъ вагоновъ и надъ распредѣленіемъ пассажировъ по сѣти, регулируя количество работающихъ ва-

гоновъ въ точномъ соотвѣтствіи съ измѣняющимся количествомъ пассажировъ, чтобы избѣгать безполезнаго пробѣга: изучаютъ вопросъ о вліяніи количества и расположенія остановокъ на расходъ электрич. энергии; вводятъ движеніе поѣздами, составленными изъ двухъ моторныхъ вагоновъ, потому что это оказывается болѣе выгоднымъ, чѣмъ наша система прицепныхъ; строятъ двухэтажные вагоны; словомъ, дѣятельно работаютъ надъ вопросами эксплуатаціи,—а у насъ, какъ сразу поведось, такъ и ведется изо дня въ день. Но не будемъ затруднять читателя разборомъ деталей эксплуатац. дѣла, изъ которыхъ слагается удобство публики, неотдѣлимое отъ правильно понимаемыхъ интересовъ самаго предпріятія; приведемъ только еще одинъ очень наглядный примѣръ того небрежнаго и невнимательнаго отношенія къ службѣ движенія, которое столь характерно для лицъ, стоящихъ во главѣ трамв. предпріятій. Какъ бы ни было хорошо организовано движеніе, какъ бы удачно ни были спроектированы узловые пункты и намѣчены эксплуатац. линіи, всегда возможны такія происшествія, которыя нарушаютъ правильное движеніе: возможны происшествія электр. характера, возможны столкновенія и сходы съ рельсъ, возможны, наконецъ, пожары или иныя гор. катастрофы, въ силу которыхъ движеніе оказывается прерваннымъ. Электр. часть, гдѣ случайное поврежденіе гдѣ нибудь на линіи грозитъ нарушить спокойную работу машинъ на центр. станціи, находится подъ самымъ внимательнымъ надзоромъ; на всякое поврежденіе спѣшно выѣзжаетъ дежурный автомобиль съ опытными электротехниками, немедленно исправляющими поврежденіе воздушнаго провода или питательнаго кабеля, или по крайней мѣрѣ временно возстановляющими снабженіе линіи электр. энергіей, согласно заранѣе выработанному плану. Но совершенно иная картина полнаго безучастія къ интересамъ пассажировъ наблюдается въ случаѣ перерыва движенія вслѣдствіе причинъ не-электрическаго характера: здѣсь не существуетъ плана упорядоченія оборота вагоновъ и не принимается никакихъ мѣръ къ быстрымъ и правильнымъ подъему и уборкѣ сошедшаго съ рельсъ или поврежденнаго подвижнаго состава. И то, и другое предоставлено усмотрѣнію кондукторовъ и вожатыхъ, въ рѣдкихъ случаяхъ участію контролера, и вамъ не разъ случалось видѣть, къ какимъ печальнымъ результатамъ приводило это неумѣстное довѣріе.

Безъ сомнѣнія, не одно только неправильное отношеніе къ задачамъ службы движенія создало современный намъ кризисъ трамв. дѣла въ Москвѣ, но въ вопросѣ о недостаточной приспособленности сѣти къ требованіямъ усиленнаго движенія повинна только указанная американскимъ авторомъ разобщенность технической и эксплуатац. части. Для специалистовъ дѣла совершенно ясны и причины неурядицы, и способы ея лѣченія, для котораго вовсе не требуется примѣненія такихъ сильно дѣйствующихъ средствъ, какъ сооруженіе метрополитена, потому что съ несравненно меньшими затратами и въ самый короткий срокъ можно достигнуть увеличенія провозоспособности сѣти вдвое, если не втрое противъ настоящей,—конечно не въ условіяхъ военнаго времени. Нѣкоторыя мысли по поводу Московскаго

трамвая и будущаго метрополитена разсматриваются нами въ статьѣ, которая вскорѣ появится на страницахъ одного specialнаго журнала.

Но обратимся къ болѣе общимъ вопросамъ муницип. политики, и въ числѣ ихъ прежде всего къ вопросу объ упорядоченіи земельныхъ и строит. отношеній на гор. окраинахъ. Выработка и проведеніе въ законодат. порядкѣ плановъ застройки окраинъ большихъ городовъ, причѣмъ предусматривается рациональная трассировка трамв. и др. рельс. путей сообщенія, технически пѣлесообразное расположеніе различныхъ подземныхъ сооруженийъ въ новыхъ кварталахъ, а также изданіе ряда ограничительныхъ постановленій относительно вышины домовъ и размѣра незастраиваемой дворовой площади,—все это должно совершаться при ближайшемъ участіи органовъ самоуправленія. Но, спрашивается, слѣдуетъ ли органамъ самоуправленія держаться здѣсь исключительно роли посредника между частными интересами и обществ. потребностями, или же допустимо и непосредственное участіе города въ дѣлѣ застройки окраинъ на правахъ землевладѣльца, и, какъ первый шагъ къ гор. строительству; желательна ли предварительная скупка земель за счетъ и страхъ муниципальнаго капитала не для хозяйственныхъ потребностей самого города? Намъ думается, что такое расширеніе понятія о муниципальномъ хозяйствѣ слѣдуетъ признать ошибочнымъ въ виду того, что скупка земель, кѣмъ бы она ни производилась, но разъ она проводится какъ система, всегда создаетъ въ данномъ районѣ атмосферу нездоровой спекуляціи, неизбежно вызываетъ повышеніе земельныхъ цѣнъ, и, какъ слѣдствіе,—сосредоточеніе земельныхъ владѣній въ рукахъ немногихъ крупныхъ собственниковъ. Организациі земельной политики города по схемѣ заблаговременнаго завладѣнія землями, которыя неизбежно отойдутъ подъ расширеніе гор. территоріи, весьма популярна среди тѣхъ круговъ московскихъ гор. дѣятелей, которые видятъ здѣсь одно изъ средствъ къ разрѣшенію жилищнаго вопроса, но сторонники этого взгляда видимо забываютъ о томъ, что проекты застройки еще когда-то осуществляются, а повышеніе земельныхъ цѣнъ на глухихъ окраинахъ обѣщаетъ продавцамъ и посредникамъ легкую наживу въ настоящій моментъ. Въ частномъ случаѣ Москвы, гдѣ городу издавна принадлежатъ колоссальныя (? Ред.) земельныя площади какъ въ центральномъ районѣ, такъ и по окраинамъ, и даже далеко за предѣлами гор. территоріи, слѣдуетъ съ особенной осторожностью увеличивать гор. земельныя владѣнія; у Московскаго гор. управленія остается не мало обязанностей передъ населеніемъ, скорѣйшее выполненіе которыхъ представляется обывателямъ гораздо болѣе правильнымъ расходоу денныхъ средствъ, чѣмъ скупка земель по окраинамъ и даже опыты домостроительства. Нельзя забывать притомъ, что съ утвержденіемъ плановъ застройки территоріи, назначаемой подъ расширеніе города, въ руки его и такъ попадутъ всѣ площади, отводимыя подъ будущіе проѣзды и парки; по окраинамъ города имѣется не малое количество земель, принадлежащихъ казнѣ и удѣльному вѣдомству, и все это составляетъ достаточно внушительную силу противъ частнаго землевладѣнія, чтобы

городу было настоятельно необходимо приобрести на окраинах свой собственный земельный фондъ.

Намъ думается, что въ этомъ стремленіи къ овладѣнію землею проявляется то общее въ настоящее время увлеченіе широкой дѣятельностью обществ. организаций, которая приноситъ столь блестящіе результаты при затруднительныхъ обстоятельствахъ даннаго времени. Обществ. помощь больнымъ и раненымъ воинамъ, обществ. заводы и торговля, наконецъ успѣшная дѣятельность разнообразныхъ кооперативовъ,—все это чрезвычайно цѣнно, и стоитъ вдуматься въ характерныя особенности хотя бы только перечисленныхъ предприятий, сопоставить порядокъ ихъ возникновенія и работы съ организаціей предприятий казеннаго и муниципальнаго образца, чтобы уяснить себѣ причину успѣха ихъ дѣятельности и приносимой ими огромной пользы: въ этихъ предприятияхъ слились лучшія черты частнаго почина съ правильнымъ пониманіемъ общественныхъ задачъ и отвѣтственности передъ потребителями. Признаемъ огромную заслугу подобныхъ предприятий передъ страной, потрясенной военными невзгодами, но изъ этого еще не слѣдуетъ, что и въ мирное время муницип. и земская политика должны стремиться къ устраненію концес. начала и даже къ созданію собственной добывающей и обрабатывающей промышленности, обслуживающей нужды земствъ и городовъ.

Конечно, нѣтъ ничего удивительнаго, когда городъ, потребляющій миллионы пудовъ каменнаго угля, арендуетъ цѣликомъ всю добычу рудника, или приобретаетъ его въ собственность, но будетъ очень странно, если излишки добываемаго угля городъ начнетъ ставить для жел. дороги или ближайшаго завода; вполне допустимо устройство земскаго кирпичнаго или цементнаго завода, если потребность въ этихъ продуктахъ настолько велика, что все производство поглощается земскими работами, но выпускъ продукта на рынокъ является дѣйствіемъ, несоответствующимъ характеру обществ. учрежденія. Допускаемая монополизациа въ рукахъ города или земства торговли предметами первой необходимости въ эпоху нар. бѣдствій; соглашаясь, что при нормальныхъ условіяхъ такая торговля приобретаетъ важное значеніе регулятора цѣнъ и качества продуктовъ, мы самымъ рѣшительнымъ образомъ встаемъ противъ того неправильнаго положенія, которое занимаетъ „общественная промышленность“ на національномъ рынкѣ. Въ самомъ дѣлѣ, находятся очень серьезные доводы противъ существованія казен. заводовъ, свободныхъ отъ надзора фабричной инспекціи, избавленныхъ отъ гос. и мѣстныхъ сборовъ и налоговъ, и находящихся въ несравненно лучшихъ условіяхъ по отношенію къ вопросу о снабженіи топливомъ, сырымъ матеріаломъ и рабочей силою, чѣмъ частныя заводы,—хотя казенныя заводы работаютъ исключительно для надобностей казны. Дѣлаютъ возраженія противъ постройки желѣзнодорож. подвижнаго состава въ мастерскихъ жел. дорогъ, противъ покупки частными желѣзными дорогами угольныхъ копей и нефтяныхъ промысловъ, хотя во всѣхъ этихъ случаяхъ опять-таки дѣло идетъ объ удовлетвореніи собственныхъ потребностей, а не о

свободномъ рынкѣ. Между тѣмъ, предприятия добывающей и обрабатывающей промышленности, устраиваемыя органами мѣстнаго самоуправления, ставятъ своею задачею именно обслуживаніе частнаго рынка на ряду съ прочими заводами, и нерѣдко имѣютъ въ виду рѣшительную съ ними конкуренцію путемъ заключенія районныхъ соглашеній по вопросамъ сбыта.

Пусть такъ, но пусть эта борьба происходитъ въ равныхъ условіяхъ, пусть надзоръ, сборы, ограничительные законы и весь аппаратъ гос. воздѣйствія на промышленность примѣняется къ земскимъ и гор. предприятиямъ тѣмъ же порядкомъ, какъ и къ частнымъ или акціонернымъ. Отступить отъ этого принципа по какимъ бы то ни было соображеніямъ и утверждать, напримѣръ, что постройка вагоновъ въ земскомъ заводѣ есть нѣчто иное, чѣмъ постройка на акціон. заводѣ, значило бы сознательно нарушать принципъ равноправія, а это не пройдетъ безслѣдно для развитія промышленности. Обратимъ вниманіе на то обстоятельство, что правительств. и обществ. начинанія коммерч. характера всегда и всюду—а не только въ Россіи—склонны замыкать живое дѣло въ узкія рамки официального образца, между тѣмъ всякое коммерч. предприятие живетъ лишь стремленіемъ къ прибыли, и только здоровая конкуренція однородныхъ предприятий является побудительной причиною прогресса. Обществ. предприятия, огражденные тѣмъ или инымъ способомъ отъ конкурентовъ, связанные ограниченными размѣрами прибыли, должны жить и развиваться за счетъ гражданскаго самосознанія всѣхъ его работниковъ, побуждаемыхъ къ труду высшимъ идеаломъ обществ. пользы: скажемъ откровенно: развѣ это мыслимо какъ правило, какъ система, какъ руководящая идея для возрожденія національной промышленности? Можемъ ли мы, съ давнихъ временъ привыкшіе къ неподвижности и лѣни, возвести эти зловредныя свойства человѣческой природы чуть ли не на степень національнаго идеала, выдвигать на порогъ возрожденія страны принципъ устраненія частнаго почина въ цѣлыхъ отрасляхъ промышленности и создавать монополіи или особыя льготы для муниципальнаго и земскаго предпринимательства?

Возможно, конечно, такое сочетаніе мѣстныхъ условій, при которомъ наилучшимъ, или даже единственнымъ, способомъ осуществленія коммерч. предприятия окажется путь муниципализаціи дѣла, но это властно продиктуется самою жизнью и возникшее предприятие будетъ жить и развиваться нормальнымъ порядкомъ, не нуждаясь въ особахъ для него льготахъ. Намъ нужны, и какъ можно скорѣе нужны, фабрики и заводы, жел. дороги и трамваи, потому что въ этомъ одно изъ условій новой свободной жизни; мы не можемъ ждать, пока все это создается постепенно—надо ускорить теченіе жизни, и только въ широкомъ развитіи частной предприимчивости, при свободномъ участіи русскаго и иностраннаго капитала въ мелкихъ и крупныхъ дѣлахъ, лежитъ залогъ процвѣтанія новой Россіи. Нечего бояться новаго иностраннаго засилія, потому что его не допустить сама страна, да оно и невозможно, такъ какъ у англичанъ и американцевъ

слишкомъ обширны свои собственные рынки приложенія капитала, чтобы они могли завладѣть вдобавокъ еще и нашимъ; но начать, показать дорогу, это они могутъ и сдѣлаютъ на пользу и себѣ, и намъ. Все эти положенія, справедливыя по отношенію къ любой отрасли промышленности, не теряютъ, конечно, своей убѣдительности и въ области трамв. дѣла. Но, отстаивая свободную борьбу частнаго почина, какъ важнѣйшій, мы сказали бы единственный, залогъ правильнаго развитія націон. промышленности вообще и трамв. дѣла въ частности, допуская предпріятія, организуемыя мѣстными самоуправленіями, не иначе, какъ на равныхъ правахъ съ акціонерными—необходимо положить въ основу сужденія о каждомъ данномъ предпріятіи нѣкоторую вполне опредѣленную идею.

Съ точки зрѣнія обще-государственной, не затемняемой мѣстнымъ и мелочнымъ самолюбіемъ или устарѣлыми традиціями, важно не то, кому трамвай принадлежитъ и къ кому эксплуатируется, а то, насколько его сооруженіе и эксплуатация соотвѣтствуютъ интересамъ населенія. Наше мнѣніе таково, что эти интересы будутъ наилучшимъ образомъ обезпечены при условіи объединенія главнаго управленія трамваями и подъѣздными путями въ м-вѣ путей сообщ., съ сохраненіемъ права надзора по вопросамъ, касающимся мѣстныхъ нуждъ, за органами мѣстнаго самоуправления. Трамвай, за которымъ будутъ признаны права предпріятія гос. значенія, въ качествѣ начальнаго звена въ цѣпи рельс. путей страны, явится въ высшей степени могущественнымъ факторомъ въ дѣлѣ устроенія гор. и пригор. жизни на новыхъ началахъ.

Инженеръ Мих. Шереметевскій.

Отъ редакціи.

Мы помѣстили статью нашего уважаемаго и давнишняго сотрудника, заключающую въ себѣ интересныя техническія соображенія и точку зрѣнія автора на соотношенія публичнаго и частнаго начала въ области муницип. предпріятій, отвѣтственность за которую лежитъ на немъ. Но мы не можемъ не оговориться, что мы его взгляда на этотъ предметъ не раздѣляемъ. Вопросъ не въ конечномъ выводѣ автора—въ чемъ вѣдѣніи оставаться гор. трамваямъ; очень можетъ быть, правильно подчинить ихъ м-ву п. сообщ., лишь бы, конечно, не происходило стѣсненія дѣятельности гор. управленій. Основной вопросъ въ томъ, что авторъ—противникъ расширенія области государственнаго и муницип. хозяйства, что онъ даже отрицаетъ необходимость образованія въ Москвѣ гор. земельн. фонда. Между тѣмъ, уклонъ хозяйств. жизни и у насъ, и на Западѣ, получается теперь именно, въ сторону все растущаго вмѣшательства государства и обществ. учреждений въ производство и торговлю. И этотъ уклонъ, усиленный войной, удѣляетъ и въ мирное время, какъ характерная особенность нашего періода; это не исключаетъ, конечно, возникновенія смѣшаннаго, общественно-акціонернаго типа, предпріятій. Въ то же время, вѣроятно, возникнетъ упорная борьба между синдициро-

ваннымъ частнымъ капиталомъ и предпріятіями, организуемыми государствомъ, обществ. союзами и кооперативами. Что же касается образованія городами зем. фонда и гор. строительства, то это вопросъ рѣшенный—разумная скупка земель и возведеніе домовъ для бѣднѣйш. части гор. населенія теперь признаны обязанностью городовъ. А противъ повышенія цѣнъ на землю есть дѣйствительныя средства—проведеніе запрещенія высоко и тѣсно строиться на гор. окраинахъ и въ пригородахъ и, наконецъ, право принуд. отчужденія земель, нужныхъ городу для своего расширенія (см. ст. 9 думскаго проекта Гор. Пол). Авторъ-специалистъ въ своей области—вступая въ область муниципальной экономики, только повторяетъ давно опровергнутые доводы противъ муниципализаціи и націонализаціи.