

# Изъ заграничной гор. жизни.

Статистическія данныя по трамваямъ въ Англіи. Недавно намъ пришлось собрать общія свѣдѣнія о положеніи трамвайнаго дѣла въ Англіи (вмѣстѣ съ Шотландіей и Ирландіей), пользуясь тѣми данными, которыя время отъ времени помѣщаетъ лондонскій журналъ „Tramway and Railway World“; данныя эти относятся къ 1916 г. Группируя трамв. предприятия по длинѣ сѣти и выдѣляя предприятия муниципальныя, получаемъ таблицу 1, изъ которой видно, что чѣмъ предприятие крупнѣе, тѣмъ чаще оно становится составною частью гор. хозяйства. Если позволить себѣ нѣсколько отойти отъ статист. данныхъ въ область болѣе или менѣе правдоподобныхъ догадокъ, то этотъ фактъ можно объяснить тѣмъ, что организація небольшого трамв. хозяйства оказы-  
вается мало выгоднымъ дѣломъ въ рукахъ гор. управленія; во всякомъ случаѣ весьма интересно, что даже въ Англіи, въ странѣ, которая всегда и всюду ставится въ примѣръ, когда говорятъ о выдающемся значеніи муницип. предприятий, самоуправленія владѣютъ лишь половиною трамв. сѣти

Тбл. 1. Гор. и акціон. трамвай, въ томъ числѣ и предприятия въ Лондонѣ.

а) Протяженіе сѣти до 10 в.:	92 предприятия,	564 версты,
въ томъ числѣ гор.:	24 (26%)	175 (31%)
б) протяж. 10 до 50 в.	100 предприятий	2039 версты
въ томъ числѣ гор.	49 (49%)	1012 (49%)
в) протяж. свыше 50 в.	16 предприятий	1553 версты
въ томъ числѣ гор.	11 (69%)	1032 (67%)
<hr/>		
И т о г о:	208 предприятий	4156 версты
изъ нихъ гор.	84 (40%)	2219 (53) %

Группируя статист. данныя о протяженіи сѣти по ширинѣ колеи, видимъ изъ табл. 2, что норм. колея (заграничная, то есть 4 ф. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> д.), вмѣстѣ съ небольшимъ количествомъ линій, обладающихъ колеєю почти норм. ширины, уложена на <sup>2</sup>/<sub>3</sub> сѣти; узкокол. путь въ огромномъ большинствѣ имѣеть ширину 3 ф. 6 д.

Тбл. 2. Тѣ же данныя, что и тбл. 1.  
Нормальная колея и близкая къ ней: 116 предпріятій 2844 версты  
56% 69%

Узкая колея 3 ф. 6 д. и близкая къ ней: 93 предпріятія 1312 верствъ  
44% 31%

(Одно предпріятіе имѣеть линіи и нормальной, и узкой колеи).

Сопоставляя длину сѣти и число работающихъ вагоновъ, видимъ изъ таблицы 3, что болѣе крупныя предпріятія гораздо обильнѣе оборудованы подв. составомъ, чѣмъ небольшія сѣти.

Тбл. 3. Тѣ же данныя, что и тбл. 1.

а) Протяженіе сѣти до 10 в. 1250 мот.-вагоновъ на версту сѣти 2,5  
(средняя длина—6 в.)  
б) протяж. отъ 10 до 50 в. 4847 " " " 2,4  
(средняя длина—20 в.)  
в) протяж. свыше 50 в. 7224 " " " 4,7  
(средняя длина—97 в.)

Обратимся теперь къ муницип. трамваямъ; городовъ съ собствен. трамваями въ Англіи насчитывается 83—кромѣ Лондона, который въ эту статистику не включается. Группируя города по количеству народонаселенія, получаемъ табл. 4, содержащую основныя данныя. Эти данныя сами по себѣ показываютъ, насколько громадно значеніе трамваевъ въ соврем. жизни; но еще болѣе интересны производныя величины, характеризующія муницип. трамв. хозяйство въ мелкихъ, среднихъ и большихъ городахъ. Возьмемъ соотношеніе длины сѣти, количества населенія и количества перевезен. пассажировъ; мы видимъ (табл. 5), что относительное протяженія сѣти остается почти постояннымъ, въ то время какъ интенсивность движенія тѣмъ больше, чѣмъ крупнѣе городъ.

Тбл. 4. Муницип. трамвай, кромѣ Лондона.

	Населеніе меньше 100.000 чел.	Населеніе отъ 100.000 до 300.000 чел.	Населеніе свыше 300.000 чел.
Общее число городовъ.	39	34	10
Всего жителей.	2.185.000	5.626.000	6.238.000
Длина сѣти верствъ.	414	834	971
Пассаж. въ годъ милл.	202.4	674.3	1.288.4
Электр. энергіи въ годъ милл. квч.	28	102	195
Капиталь милл. руб. считая 1 ф. ст.-10 р.	48	132	183
Годовая выручка, милл. руб.	9	30	53

Тбл. 5. Тѣ же данныя, что и тбл. 4.

	Населеніе меньше 100.000 чел.	Населеніе отъ 100.000 до 300.000 чел.	Населеніе свыше 300.000 чел.
Длина сѣти на жителя.	19	15	15
Число пассажировъ: на жителя.	92	120	208
на версту тысячъ жит.	500	800	1300
Электр. энергіи на жителя квч.	13	18	31

Не менѣ интересны данныя о стоимости сооруженія и эксплуатаціи, сгруппированныя въ таблицѣ 6 и неопровержимо доказывающія, что крупныя предпріятія всегда болѣе выгодны, и въ силу относительно большей доходности, и вслѣдствіе сокрашенія эксплуат. расходовъ.

Тбл. 6. Тѣ же данныя, что и тбл. 5.

	Населеніе меньше 100.000 чел.	Населеніе отъ 100.000 до 300.000 чел.	Населеніе свыше 300.000 чел.
Стоимость 1 вер. руб.	120.000	160.000	190.000
Выручка на версту руб.	20.000	35.000	55.000
Стоимость 1 квч. коп.	5,4	4,2	3,3
Эксплуатац. коэффи- ціентъ.	69%	64%	63%
Доходность на капи- талъ.	6,9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	8,1 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	9,3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

(Эксплуатаціон. коэффиціентомъ называется отношеніе расхода къ вал. выручкѣ).

Это послѣднее заключеніе, однако же, не слѣдуетъ считать доводомъ противъ организаціи мелкихъ муницип. предпріятій, такъ какъ понятіе о выгодности есть понятіе относительное. Но съ точки зрѣнія англійскихъ гор. дѣятелей, повидимому, выходитъ такъ, что небольшія города сосредоточиваютъ свою работу въ области культуры и внѣшняго благоустройства, а осуществленіе коммерч. начинаній предоставляютъ частной предпримчивости. Въ крупныхъ же городахъ, гдѣ устройство и веденіе предпріятій, обслуживающихъ обществ. интересы, становится менѣ рискованнымъ съ коммерч. стороны, стремленіе къ муниципализаціи подобныхъ предпріятій выражается болѣе явственно.

Инж. М. Шереметевскій.