

О городских конно-желѣзныхъ дорогахъ.

(Окончаніе*).

Но кромѣ парового и многихъ другихъ менѣе употребительныхъ способовъ движенія, въ послѣднее время техника обратила особенное вниманіе на *электромагнитное движеніе*, которое теперь признается именно особенно пригоднымъ для городскихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо не требуетъ передѣлки вагоновъ, не увеличиваетъ слишкомъ безполезной тяжести вагоновъ и вообще не угрожаетъ никакими, болѣе или менѣе существенными, затрудненіями. Опыты приспособленія электричества дѣлаемы были гг. Сименсомъ и Гальске въ Петербургѣ и увѣнчались замѣчательнымъ успѣхомъ во всѣхъ отношеніяхъ, а въ Берлинѣ существуетъ уже устроенное тѣми же изобрѣтателями постоянное сообщеніе на протяженіи, если не ошибаемся, 1¹/₂ верстъ, причѣмъ оказавшееся въ Петербургѣ не совсѣмъ удачное примѣненіе тормозовъ примѣнено уже тамъ вполне практично. Сверхъ того, лица, желающія ближе ознакомиться съ этимъ новымъ и вполне безопаснымъ двигателемъ, бу-

дутъ имѣть случай прокатиться по электрической желѣзной дорогѣ на предстоящей московской выставкѣ, куда желающія будутъ постоянно доставляемы въ правильно организованныхъ поѣздахъ. Намъ остается только выразить наше недоумѣніе, почему въ цитируемой статьѣ г. Неннингера ничего не сказано объ электрическихъ желѣзныхъ дорогахъ, составляющихъ теперь въ желѣзнодорожной teknikѣ вопросъ дня.

Переходы къ вопросу о *тарифѣ* или платѣ за проѣздъ по трамвѣ, мы коснемся здѣсь этого предмета лишь на столько, на сколько это можетъ относиться къ ѣздящей по дорогамъ публикѣ и ея интересамъ.

Вопервыхъ, опытъ и долговременная практика указали, что тарифъ на извѣстной линіи долженъ быть предпочтительно однообразный, т. е. одинаковый, не зависимо отъ проѣзжаемаго разстоянія. Такое взиманіе платы хотя и оказывается несправедливымъ, какъ по отношенію къ хозяевамъ дороги, такъ и къ самой публикѣ; но принимая во вниманіе вообще незначительность взимаемой за проѣздъ платы, возможность уравниванія этой пла-

ты даже для каждаго отдѣльнаго пассажира, проѣзжающаго сегодня малое, а завтра за тѣже деньги большое разстояніе и наконецъ затруднительность контроля по сбору денегъ за проѣздъ, — нельзя, кажется намъ, не согласиться съ тѣмъ, что устанавливать на городскихъ и при томъ не очень уже длинныхъ дорогахъ дифференціальныя тарифы по разстояніямъ — было бы едва ли не болѣе обременительно, какъ для публики, такъ, можетъ быть, и для самихъ владѣльцевъ дороги.

Что же касается до *размѣра платы* за проѣздъ, то здѣсь мы приведемъ только мнѣніе автора цитируемой статьи, — одного изъ агентовъ петербургскаго общества конножелѣзныхъ дорогъ, чѣмъ до нѣкоторой степени и могутъ быть объясняемы его указанія на пользу повышенія у насъ въ Россіи проѣздныхъ платъ. Г. Неннингеръ говоритъ, что несоразмѣрное пониженіе у насъ проѣздныхъ платъ произошло въ слѣдствіе крайне разившейся спекуляціи предпринимателей, понесшихъ отъ того въ большинствѣ случаевъ большіе убытки; а убытки эти въ свою очередь огразились и отражаются на публикѣ, которая вынуж-

дена довольствоваться дурно устроенными и дурно содержимыми сообщеніями, къ которымъ она теряетъ поэтому мало по малу свои симпатіи и относится болѣ или менѣе пренебрежительно. Упряжь, лошади и вагоны содержатся неопратно и неряшливо; путь не очищается и засаривается; плохая прислуга неисполнительна и невнимательна; а отъ того много происходитъ разныхъ непріятныхъ случайностей. Загрязненные и дурно содержимые вагоны лишаются чистой и наиболѣе порядочной публики, и воцарившійся въ нихъ сѣрый и очень неразборчивый элементъ окончательно превращаетъ вагоны въ грязные и неудобные для порядочныхъ людей фургоны. Словомъ сказать, г. Неннингеръ стоитъ за нѣкоторое повышеніе проѣздной платы и въ примѣръ приводитъ плату за проѣздъ по линіи отъ Технологическаго института до Воскресенскаго моста, за каковое разстояніе слѣдовало бы платить:

по американскому тарифу.	9 ¹ / ₃ коп.
— англійскому	8
— бельгійскому и француз.	12 ¹ / ₂
— берлинскому	7 ² / ₃
— вѣнскому	9

у насъ на этой линіи платится въ конецъ 10 коп. При этомъ авторъ не обходимость увеличенія у насъ тарифа подтверждаетъ: невыгодными климатическими условіями, упадкомъ нашего денежнаго курса, дурнымъ состояніемъ мостовыхъ вообще, меньшею сравнительно службою нашихъ лошадей и неисправностью поѣздной прислуги, которую никакъ нельзя сравнивать съ заграничной. А чтобы дать понятіе о сравнительной дѣятельности конножелѣзныхъ дорогъ у насъ и въ Америкѣ, этомъ Эльдorado трамвѣ, то скажемъ, что въ Нью-Йоркѣ по Церковной улицѣ при широтѣ ея въ 24 фута проложены двѣ пары путей, по которымъ съ 7 ч. утра до 10 вечера вагоны отправляются черезъ каждыя 2 минуты и такимъ образомъ ежесуточно проходитъ въ теченіи 15 часовъ 1,800 вагоновъ. Въ Нью-Йоркѣ при населеніи около 1¹/₂ милліона проѣзжаетъ по трамвѣ болѣе 200 мил. пассажировъ въ годъ, тогда какъ въ Петербургѣ при 700 тысячномъ населеніи пассажировъ на конно-желѣзныхъ дорогахъ въ годъ бываетъ около 30 мил., т. е. приблизительно въ три раза менѣе, чѣмъ въ Нью-Йоркѣ.

Пропуская всѣ параграфы статьи г. Неннингера, относящіяся къ устройству внутренней администраціи предпріятія, какъ предметы собственно для публики менѣе интересные, мы скажемъ еще нѣсколько словъ по вопросу о *станціяхъ и павильонахъ*. Они устраиваются на оконечностяхъ линій и на такихъ остановочныхъ пунктахъ, гдѣ по опыту извѣстно, что публика группируется, и измѣняется, можетъ быть, цѣна за проѣздъ. Обыкновенно для этого снимается достаточно просторная комната въ нижнемъ этажѣ ближайшаго къ остановочному пункту дома, либо устраивается особый павильонъ. Для возмѣщенія же обществу хотя нѣкоторой части его затратъ по устройству и открытію такихъ павильоновъ, въ нихъ разрѣшается за опредѣленную арендную плату открывать продажу газетъ, книгъ, журналовъ, освѣжительныхъ напитковъ, табаку, папирсъ, цвѣтовъ и т. п. предметовъ.

А. Мевіусъ.

*) См. газ. „Южн. Кр.“ № 435 и 437.