

О ТРАМВАЕ.

Докладъ инж. А.В. Иванова.

Докладъ А.В. Иванова объ оборудовании въ Архангельскѣ трамвая по проекту Поливанова привлекъ въ залъ городской думы 14 апрѣля большое число слушателей. Видимо, трамвайный вопросъ назрѣлъ настолько, что докладомъ Иванова заинтересовались многіе.

А.В. Ивановъ прежде всего подробно изложилъ проектъ г-на Поливанова.

Останавливаясь на технической сторонѣ эскизного проекта устройства трамвая и электрическаго освѣщенія въ г. Архангельскѣ, докладчикъ говоритъ, что по проекту Поливанова предусматривается связь трамвайной линіи города съ Соломбалой лѣтомъ по Кузнечевскому мосту, зимою — по льду рѣки.

Эта связь значительно удорожаетъ сооруженіе трамвая.

Прокладка одного питательнаго кабеля черезъ р. Кузнечиху исчислена Поливановымъ въ 70 000 р.

Начинается трамвайная линія по проекту Поливанова около монастыря, затѣмъ идетъ по Набережной, выходитъ на Троицкій проспектъ, идетъ по срединѣ улицы. По Пермской улицѣ поворачиваетъ въ Набережную, далѣе черезъ р. Кузнечиху и по Никольскому проспекту до дома Шмидтъ.

Вмѣстимость вагона рассчитана на 30 человѣкъ.

Центральную станцію предположено оборудовать около бань Макарова.

Подробно остановившись на трассировкѣ пути, воздушномъ оборудованіи линіи, на подвижномъ составѣ, на освѣщеніи и т.п., докладчикъ перешелъ къ финансовой сторонѣ проекта Поливанова.

По проекту, центральная электрическая станція, оборудованная по послѣднему слову науки, обойдется въ 420 000 р, оборудованіе

трамвая въ 530 000 р., уличное освѣщеніе дуговыми фонарями въ 40 000 р., сѣтъ частнаго потребленія обойдется въ 120 000 руб., домъ для адміністраціи въ 20 000 р., и за уплату процентовъ и на другіе расходы потребуется тоже 20 000 р.

Такимъ образомъ, всего на оборудованіе трамвая и освѣщенія истребуется 1 150 000 р.

При исчисленіи валовой выручки отъ трамвая г. Поливановъ предлагаетъ два варианта.

Первый вариантъ: отправка вагоновъ черезъ 6 минутъ, — валовая выручка 120 000 руб. Ежегодный расходъ по эксплуатаціи трамвая 123 500 руб. Такимъ образомъ получается убытокъ въ 3 500 р. въ годъ.

Второй вариантъ: отправка вагоновъ черезъ 8 минутъ. Ежегодная валовая выручка равна 120 000 р.; расходъ исчисляется въ 115 000 руб. Получается прибыль въ 5000 руб.

Сдѣлавъ соотвѣтствующій подсчетъ доходности отъ электрическаго освѣщенія, докладчикъ переходитъ къ заключенію, что эксплуатація одной сѣти частнаго потребленія дастъ городу 52 400 р. ежегоднаго чистаго дохода.

Суммируя всѣ подсчеты, г. Ивановъ находитъ, что отъ всего предпріятія: отъ трамвая и освѣщенія городъ долженъ получать 50 000 р. чистаго годового дохода.

Являясь большимъ сторонникомъ проекта Поливанова, докладчикъ все-же находитъ въ немъ кое-какіе недостатки. Такъ, въ проектѣ не предусмотрѣна ежегодная прокладка рельсъ по льду рѣки; стоимость топлива не достаточно точно исчислена; кромѣ того есть цѣлый рядъ другихъ дефектовъ, которые, однако, нисколько въ общемъ не умаляютъ цѣнности проекта Поливанова.

Въ дальнѣйшей части своего доклада г. Ивановъ утверждаетъ, что въ Архангельскѣ нѣтъ и не можетъ быть тѣхъ условій, которыя могли бы содѣйствовать дефицитности трамвайнаго предпріятія. Населеніе Архангельска растетъ съ каждымъ годомъ. Черезъ 2-3 года населеніе достигаетъ 45 000 ч. и нашъ городъ по

народонаселенію сравняется съ тѣми городами, гдѣ оборудованы муниципальные трамваи.

Проведеніе къ Архангельску ж.д. изъ Сибири, уничтоженіе перекатовъ на р. Двинѣ, оборудованіе порта и бара, правильная эксплуатація лѣсовъ — все это должно создать благопріятныя условія для развитія въ Архангельскѣ трамвайнаго дѣла.

— Проектъ инж. Поливанова, — говоритъ дальше г. Ивановъ, — проектъ **аристократическій**.

Трамвай и освѣщеніе по этому проекту будетъ обслуживать по крайней мѣрѣ въ первые годы лишь одни состоятельные классы населенія.

Соединеніе проекта Поливанова съ моимъ проектомъ о полученіи: дешевой энергіи при посредствѣ р. Лаи или озера Золотицкаго, — говоритъ г. Ивановъ, — можетъ демократизировать все предпріятіе и сдѣлать дешевымъ и доступнымъ бѣднымъ слоямъ населенія какъ трамвай, такъ и электрическую энергію.

Далѣе докладчикъ кратко останавливается на своемъ проектѣ о полученіи дешевой энергіи, о которомъ въ свое время у насъ уже сообщалось въ газетѣ.

Въ общемъ, всѣ оборудованія для полученія дешевой энергіи отъ рѣки Лаи или озера Золотицкаго, по приблизительному подсчету г. Иванова, обойдутся около 1 000 000 р.

Остановившісь нѣсколько на концессионномъ проектѣ американскаго гражданина Смита, докладчикъ подробно разбираетъ концессионный и муниципализаціонный способы постройки трамвая, всецѣло высказываясь за послѣдній.

— Конечно, и этотъ способъ постройки — говоритъ г. Ивановъ — имѣетъ свои недостатки, и дальше рассказываетъ о существованіи третьяго способа сооруженія городскихъ предпріятій, именно, способа смѣшаннаго.

Для примѣра приводитъ г. Дармштадтъ, муниципальное управленіе котораго вошло для сооруженія трамвая въ договоръ съ южно-германскимъ обществомъ на слѣдующихъ началахъ.

Муниципалитетъ получаетъ 49% акцій; по южно-германское о-во 50% и 1% заинтересованное лицо.

Но въ Россіи, — говорить докладчикъ, — нѣтъ еще соотвѣтствующихъ юридическихъ нормъ, которыя предусматривали бы подобныя акціонерныя компаніи.

Возраженіе А.А. Голубцова.

Идея муниципализаціи городскихъ предпріятій, — говорить ораторъ, — весьма симпатична.

Городу нужны деньги на цѣлый рядъ неотложныхъ нуждъ. Муниципализація доходныхъ предпріятій даетъ городу эти деньги. Идея соблазнительная въ принципѣ. Но на практикѣ получается иная картина. Стоимость трамвая исчисляется въ 1 150 000 р. Такихъ денегъ у города нѣтъ. Надо будетъ ихъ занять. Заемъ предлагаютъ два банка на одинаковыхъ условіяхъ изъ 6% годовыхъ и залладными листами. Курсъ бумагъ 86 за 100. Такимъ образомъ, придется занять уже не 1 150 000 р. а 1 550 000 р, нарицательныхъ. Однихъ %% на занятый капиталъ придется уплачивать ежегодно до 84 тыс. руб. Ежегодныхъ расходовъ по эксплуатаціи будутъ значительное. Какіе же доходы отъ трамвая? Они исчислены Поливановымъ въ 120 000 р. Но цифра эта несомнѣнно преувеличена. Авторъ проекта не учелъ конкуренцію пароходовъ.

Сдѣлавъ цифровой подсчетъ, ораторъ заявляетъ, что городу придется для постройки трамвая заложить все свое имущество. Кромѣ того, можетъ наступить вѣчная задолженность. Положеніе города будетъ ужасное. Поэтому, къ проекту Поливанова и вообще къ муниципализаціи трамвая въ Архангельскѣ слѣдуетъ отнестись съ крайней осторожностью.

Другіе ораторы.

Изъ остальныхъ ораторовъ отмѣтимъ П.Г. Минейко, указавшаго, что проектъ Иванова о дешевой энергія базируется исключительно на соображеніяхъ общаго характера, а не на строго провѣренныхъ данныхъ.

Я.Е. Макаровъ рекомендовалъ устроить трамвай легкаго типа на

подобіе передаточнаго трамвая, функціонирующаго зимою въ Петербургѣ чрезъ Неву.

Много новыхъ и заслуживающихъ вниманія мыслей высказалъ В.А. Ленгаэръ, но его предложеніе настолько серьезно, что изложеніе его мыслей помѣстимъ подробно въ особой статьѣ.

Въ заключеніе, нельзя не отмѣтить комическаго выступленія г.г. В.А. Каммана и инженера К.Н. Манакова. Тотъ и другой противъ трамвая.

Первый изъ нихъ въ шутовской рѣчи предостерегалъ «отцовъ города» о томъ, что въ вагонахъ трамвая будетъ торричеліева пустота, т.к. пароходное сообщеніе составляетъ сильную конкуренцію и грязный рабочій съ связкой трески за плечами не рѣшится ѣхать въ трамваѣ вмѣстѣ съ чистой публикой.

Инженеръ К.Н. Манаковъ поддерживаетъ комическую мысль о грязномъ рабочемъ и заявляетъ, что онъ не желаетъ, чтобы его изящный костюмъ былъ запачканъ грязной треской.

А.В. Ивановъ въ своемъ отвѣтѣ ораторамъ, между прочимъ, замѣтилъ, К.Н. Манакову, что если бы не существовали грязные рабочіе, то г.-нъ Манаковъ не носилъ бы изящнаго костюма.

Собраніе шумными аплодисментами одобрило это замѣчаніе докладчика.

С.У.

Архангельск №86, с.2-3 от 17.04.1912

https://webirbis.aonb.ru/irbisdoc/kr/16pg049/16pg049_086.pdf