



## Желѣзно-конная дорога въ Харьковѣ.

Въ засѣданіи думы 3 марта предстоитъ, можетъ быть, рѣшеніе дѣла о желѣзно-конныхъ дорогахъ въ Харьковѣ, но рѣшеніе не окончательное, такъ какъ можетъ быть рѣчь лишь о выборѣ концессионера, съ которымъ будутъ затѣмъ идти переговоры о самомъ текстѣ контракта, подлежащаго затѣмъ подробному разсмотрѣнію думы. Хотя вопросъ этотъ уже около двухъ лѣтъ

въ нѣсколько пріемовъ разсматривался дуמוю (въ комиссіяхъ и того дольше), но его и до сихъ поръ еще нельзя считать выясненнымъ, и многія мнѣнія, высказанныя при преніяхъ объ этомъ предметѣ въ думѣ и не опровергнутыя никѣмъ, могутъ, кажется мнѣ, способствовать распространенію невѣрныхъ представленій о проектируемомъ сооруженіи, между тѣмъ всѣ такого рода практическіе вопросы должны быть разрѣшаемы во второстепенныхъ городахъ, какъ Харьковъ, на основаніи опыта другихъ большихъ и среднихъ городовъ (причемъ, очевидно, не говорится о слѣпомъ подражаніи, а о всестороннемъ обсужденіи этого опыта), а не на основаніи личныхъ взглядовъ болѣе или менѣе сомнительной основательности. Такъ одна изъ первыхъ кличекъ, которую попытались дать у насъ конкѣ излюбленной всѣми въ тѣхъ городахъ, гдѣ она существуетъ, — была костоломка, — между тѣмъ какъ, при правильной постройкѣ ея и эксплуатаціи, несчастія на конкѣ случаются сравнительно рѣже, чѣмъ при другихъ способахъ городской ѣзды, — въ подтвержденіе чего сошлюсь хоть на изломанные фаязоны и дрожки, которые намъ такъ часто приходится встрѣчать въ послѣдніе дни на нашихъ улицахъ. Но несчастіе на конкѣ, какъ бы оно рѣдко не случалось, становится крупнымъ общественнымъ явленіемъ, его обсуждаютъ и за него преслѣдуютъ; извозчика же за то, что онъ васъ выбросилъ на грязную мостовую, мы не преслѣдуемъ, потому что это дѣло личное, да къ тому же и мостовыя у насъ, какъ будто нарочно для этого устроены. Сопоставляя это сравненіе, я думаю, что оно говоритъ въ пользу конки, такъ какъ контроль надъ нею больше, а слѣдовательно, если городское управленіе будетъ способно вести такой контроль, то и дѣло будетъ идти хорошо. Насколько упомянутая кличка представляется неосновательною, это видно изъ того, что города, въ которыхъ конка работаетъ уже нѣсколько лѣтъ, никогда не жаловались на опасность, проистекающую отъ конки для здоровья и жизни гражданъ, и если противъ нея были серіозныя жалобы, то исключительно лишь по причинѣ *порчи ея профиля мостовой и затруднительности переездовъ* черезъ полотно желѣзнодорожной дороги въ обыкновенныхъ экипажахъ. Этотъ вопросъ дѣйствительно капитальный, и опытъ другихъ городовъ, испытавшихъ на немъ неудачу, долженъ сдѣлать нашу думу по возможности осмотрительною при его разрѣшеніи. Если бы мы могли представить себѣ, что рельсы, положенные на нашихъ улицахъ, будутъ на нихъ незамѣтны, что мы будемъ переѣзжать ихъ вдоль и поперекъ, не замѣчая этого, то конка представляла бы для города одни выгоды.

Къ такому рѣшенію дѣла и слѣдуетъ стремиться, насколько это возможно, и въ этомъ отношеніи желательна самое тщательное изученіе причинъ неудачъ, испытанныхъ нѣкоторыми городами.

Такъ, изученіе состоянія этого дѣла въ Москвѣ приводитъ меня къ заключенію, что тамъ ошибка была сдѣлана въ выборѣ типа рельсъ: рельсъ Виніоля не пригоденъ для городскихъ конно-желѣзныхъ дорогъ, и тѣмъ худшіе результаты получаются, чѣмъ улицы уже. Поэтому я полагаю, что выборъ типа рельса въ будущемъ контрактѣ съ концессионеромъ представляетъ наибольшій интересъ для города. При правильномъ его рѣшеніи всѣ разглагольствованія о „бисовой“ тѣстнотѣ нашихъ улицъ (сопровождаясь траги-комическими угрозами въ думѣ) падутъ сами собою и выступятъ рельефно всѣ выгоды этого сооружения для города, а именно: удешевленіе сообщенія по главной линіи городского движенія, уменьшеніе расходовъ города на содержаніе мостовыхъ, облегченіе для домовладѣльцевъ содержанія улицъ въ чистотѣ, довольно значительный доходъ города въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ, поднятіе благосостоянія одной, а можетъ быть и большаго числа городскихъ окраинъ, привлеченіе въ городъ капиталовъ, хорошихъ заработковъ въ настоящій тяжолый для рабочаго люда годъ... Къ этому перечню выгодъ конки для Харькова присоединилось еще предложеніе желѣзныхъ частей двухъ или даже трехъ мостовъ въ придачу — несомнѣнно выгодное для города, но очевидно только случайно примѣшавшееся къ дѣлу конки и потому не могущее заслонять собою другихъ существенныхъ сторонъ этого важнаго дѣла.

Питая сочувствіе къ дѣлу устройства желѣзнодорожной дороги, мы должны принимать во вниманіе при обсужденіи выгодъ, представляемыхъ предложеніемъ того или другого концессионера и то, насколько каждый изъ нихъ способенъ выполнить взятое имъ на себя обязательство; такъ какъ эти качества трудно осязаемыя и выясняемыя, то рѣшеніе на этотъ счетъ и предоставляется закрытой подачѣ голосовъ. Каждому извѣстно, что вексель, подписанный напр. X., можетъ стать рубль на рубль, а подписанный У. — только копѣйку за рубль; тоже самое относится и къ предложеніямъ, мнѣніямъ и сужденіямъ различныхъ лицъ. Поэтому баллотировка не можетъ и не должна руководствоваться одними предложеніями — тогда и баллотировки не слѣдовало бы дѣлать, а просто торги — но и качествомъ предлагающихъ. Говорю это потому, что при прошлой баллотировкѣ въ думѣ, дѣйствительно сомнительной, какъ по постановкѣ вопроса, такъ и по числу шаровъ, нѣкоторые инсинуировали на счетъ баллотировки. Не говоря уже о томъ, что обсужденіе мотивовъ баллотирующихъ послѣ баллотировки не разрѣшено — насколько намъ извѣстно изъ нашей коллегіальной практики — закономъ, высказанные упреки были неосновательны и по указанной выше причинѣ, которую, надѣюсь, и наши цензоры позволятъ баллотирующимъ имѣть въ виду.

А. Шишковъ.