ЕГО СІЯТЕЛЬСТВУ,

Господину Намѣстнику Его Императорскаго Величества

НА КАВКАЗѢ.

Гласнаго Бакинской Городской Думы—Горнаго Инженера
АСТВАЦАТУРА ГЕОРГІЕВИЧА ВАЧЬЯНЦА.

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Телеграммой отъ 11-го Февраля сего 1911 года изъ С.-Петербурга я имѣлъ честь обезпокоить ВАШЕ СІЯТЕЛЬСТВО просьбою не отказать отложить утвержденіе договора, заключеннаго Бакинскимъ Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ съ антверпенскимъ банкомъ на устройство электрическаго трамвая въ городѣ Баку впредь до полученія мотивированнаго моего заявленія по означенной концессіи. Во исполненіе моего обѣщанія, на основаніи собранныхъ мною подробныхъ данныхъ, настоящимъ честь имѣю сдѣлать нижеслѣдующее заявленіе:

Согласно постановленія Бакинской Городской Думы, Городская Управа заключила договоръ съ антверпенскимъ банкомъ на сооруженіе и эксплоатацію электрическаго трамвая и освѣщенія городскихъ улицъ въ городѣ Баку, срокомъ на 42 года, съ правомъ выкупа чрезъ 22 года, съ уплатою 80% стоимости, нынѣ опредѣляемой концессіонерами приблизительно въ суммѣ около 6,500,000 рублей. Какъ самый вообще способъ концессіоннаго сооруженія и эксплоатаціи трамвая и электрическаго освѣщенія городскихъ улицъ, такъ и въ частности условія, на коихъ сдана означенная концессія являются крайне невыгодными, убыточными и разорительными для интересовъ городского населенія. И если, не взирая на всю убыточность города, состоялось постановленіе Думы и заключеніе столь невыгоднаго для города договора съ антверпенскимъ банкомъ, то все это слѣдуетъ объяснить лишь полнымъ незнакомствомъ Думы съ вопросомъ и недостаточнымъ его изученіемъ чрезъ вполнѣ компетентныхъ лицъ и учрежденія. Доказательствомъ сказанному могли бы послужить слѣдующія соображенія:

1) Обычно, въ силу естественнаго изнашиванія-погашенія электрическихъ трамваевъ, на погашеніе таковыхъ полагается срокъ—за исключеніемъ зданій—не болѣе 20-25 лѣтъ, или, иначе говоря, это значитъ, что ко времени выкупа и перехода всѣхъ вышеозначенныхъ сооруженій къ городу, таковыя будутъ приведены въ состояніе, при коемъ нельзя расчитывать на дальнѣйшую выгодную эксплоатацію безъ капитальнаго ремонта или правильнѣе сказать безъ возобновленія всего предпріятія; кромѣ того, въ силу этого весь капиталъ, затраченный на предпріятіе, обязательно долженъ быть и будетъ погашенъ въ теченіе 20-25 лѣтъ, иначе не строили бы трамваевъ и всѣ эти обстоятельства договоромъ

предвидятся и концессіонерами разсчитаны. И если это такъ, то выкупъ предпріятія чрезъ 22 года за 80% его первоначальной стоимости или по капитализаціи чистаго дохода предпріятія, уже фактически погашеннаго къ началу срока выкупа, означаетъ платить около 5,000,000 рублей за уже погашенное полностью предпріятіе, помимо процентовъ на капиталъ, считая изъ 5%, и погашенія его въ теченіе 20 лѣтъ эксплоатаціи. Заключенный на такихъ условіяхъ договоръ ничѣмъ не можетъ быть оправдываемъ, на ни чемъ не можетъ быть основанъ и простая ссылка на аналогичные договоры, заключенные при еще большемъ невѣдѣніи и незнакомствѣ съ природою вопроса, когда дѣло было новое и цѣна киловаттъ-часа электрической энергіи концессіонерами опредѣлялась въ 40—35—30 коп., вмѣсто нынѣшнихъ цѣнъ—15—10—5 коп. и даже 3 коп., служатъ лишь краснорѣчивымъ доказательствомъ тому, какъ рискованно заключать договоры безъ тщательнаго изученія трактуемаго вопроса чрезъ знающихъ и опытныхъ въ дѣлѣ лицъ.

2) Сейчасъ при всѣхъ неудобствахъ городской конки число пассажировъ, платящихъ всего лишь 5 коп. за билетъ, доходитъ до десяти милліоновъ ежегодно, поэтому позволительно думать, что съ увеличеніемъ длины эксплоатаціонныхъ путей, числа вагоновъ, скорости движенія при переходѣ на электрическую тягу—число пассажировъ въ Баку, при среднемъ числѣ жителей за первые 20 лѣтъ въ 250,000 человѣкъ, будетъ не менѣе 20 милліоновъ (на каждаго жителя считая 100—125 концовъ—поѣздокъ въ годъ), а число совершенныхъ ежегодно вагоноверстъ около 4 милліоновъ въ годъ. Въ Цюрихѣ при населеніи въ 180,000 человѣкъ (1908 г.) число пассажировъ доходитъ до 25 милліоновъ человѣкъ, а количество вагоноверстъ около 6 милліоновъ. Въ Петербургѣ при населеніи въ 1,900,000 человѣкъ, при длинѣ двойного пути въ 53 версты, число пассажировъ превышаетъ 200 милліоновъ и растетъ съ неимовѣрною быстротою ежегодно на 25-30% противъ предыдущаго года и въ 1911 году дойдетъ до 225—240 милліоновъ человѣкъ. Противъ цифры 20 милл. пассажировъ не спорили и Г.г. гласные Бакинской Думы, стоявшіе за концессіонный способъ постройки и эксплоатаціи трамвая. Считая въ среднемъ стоимость билета по 5,5 коп. валовой приходъ отъ трамвая выразится 1.,100.000 руб. (пренебрегаемъ доходомъ отъ освѣщенія частныхъ домовъ и городскихъ улицъ сверхъ обусловленнаго числа фонарей и лампочекъ); эксплоатаціонные расходы какъ на трамвай, такъ и на уличное освѣщеніе—какъ это подробно приведено въ приложенномъ здѣсь разсчетѣ—составляютъ не болѣе 624,004 руб., (50,75% валовой выручки), слѣдовательно, превышеніе доходовъ надъ расходами составитъ въ годъ около 475,390 руб. въ среднемъ, а за вычетомъ ежегоднаго, въ теченіе 20 лѣтъ, погашенія (считая стоимость предпріятія 4,3 милл. руб.) и 5% на капиталъ, всего 345,040 руб. 60 коп. (8,0242 руб. $\times\frac{4300000}{100}$) получимъ круглымъ числомъ чистый остатокъ 180,355 руб. 40 коп. въ годъ, а за 20 лѣтъ эксплоатаціи—2,607,108 руб., что вмѣстѣ съ наросшими за 19 лѣтъ процентами изъ 5% составитъ всего 4,310,448 руб.. Если же концессіонеръ опредѣлитъ стоимость всего сооруженія въ 6,000,000 руб., то минимальная выкупная сумма чрезъ 20 лѣтъ эксплоатаціи, составляющая 80% первоначальной стоимости,

выразится $\frac{6000000 \times 80}{100}$ = 4,800,000 руб., слѣдовательно, иначе, говоря, къ концу 20 лѣтъ эксплоатаціи, вмѣстѣ съ выкупною суммою, **городомъ будетъ уплачено за достаточно изношенное сооруженіе, помимо 5% на капиталъ и полнаго погашенія еще особыхъ 9,110,448 руб.**

Если бы допустили чистую прибыль лишь 100,000 руб. вмѣсто 180,355 руб. 40 коп., то, и въ такомъ случаѣ, въ теченіе 20 лѣтъ эксплоатаціи, городъ переплатилъ-бы концессіонеру 3,306,600 руб., а всего, вмѣстѣ съ выкупною суммою въ 4,800,000 руб., концессіонеръ получилъ бы все-таки 8,106,600 руб. минимумъ, помимо погашенія и процентовъ на капиталъ.

Въ настоящее время, при числѣ жителей города около 200,000 человѣкъ при самомъ первобытномъ, если можно такъ выразиться, состояніи городской конки, при длинѣ одиночнаго пути не болѣе 18 верстъ, скорости движенія 6-8 верстъ въ часъ, число пассажировъ доходитъ до десяти милл. человѣкъ и ежегодный валовой приходъ превышаетъ 550,000 руб. По этому одному имѣется полное основаніе безъ всякаго преувеличенія допустить, что при электрической тягѣ, при длинѣ одиночнаго пути въ 53,5 версты, скорости въ среднемъ не менѣе 14 верстъ въ часъ, при среднемъ, за 20 лѣтъ, числѣ жителей въ 250,000 человѣкъ, среднее число пассажировъ за первые 20 лѣтъ эксплоатаціи дойдетъ не только до 20,000,000, но и 25 милліоновъ и болѣе человѣкъ въ годъ и тогда ежегодный валовой приходъ выразится 1,375,000 руб. (5,5 коп. × 25,000,000), а чистый излишекъ дохода, за вычетомъ 800,000 руб. эксплоатаціонныхъ расходовъ, считая по 16 коп.—съ вагоноверсты*) (16×5,000,000,) и 345,040 руб. 60 коп. процентовъ и погашенія, опредѣлится въ 229,959 руб. 40 коп. ежегодно, а за 20 лѣтъ эксплоатаціи—4,599,188 руб.—что вмѣстѣ съ наросшими за 19 лѣтъ процентами изъ 5%, составитъ всего— 7,604,757 руб., а всего съ выкупною платою въ 4,800,000 руб.= 12, 404,757 рублей .

Неизвѣстно за что все это, за какой рискъ, за какую иниціативу, за какую трудность нахожденія 5 милліоновъ рублей и сооруженія трамвая, когда города, менѣе богатые и меньшіе по населенію, какъ Вильна и другіе осуществляютъ все это безъ всякаго труда и болѣе цѣлесообразнымъ образомъ въ интересахъ своего населенія, чѣмъ Баку; и все это, тѣмъ болѣе непостижимо, что всѣ заводы и строители охотно строятъ и отпускаютъ на срокъ въ кредитъ все необходимое, какъ напр.: рельсы, вагоны, электромоторы, дизельмоторы и т. п., не только городамъ, но и частнымъ фирмамъ и лицамъ, менѣе обезпеченнымъ, чѣмъ города.

Столь невыгодный для интересовъ городского населенія шагъ, заключеніе подобнаго договора съ антверпенскимъ банкоиъ, допущенный Бакинскимъ городскимъ самоуправленіемъ, по моему глубокому убѣжденію, происходитъ лишь вслѣдствіе недостаточнаго знакомства съ трактуемымъ вопросомъ сооруженія трамваевъ и поспѣшности, не вызываемой положеніемъ вопроса, съ которою оно приступило къ рѣшенію вопроса безъ предварительнаго, всесторонняго и добросовѣстнаго изученія вопро-

ПРИМѢЧАНІЕ. Въ Петербургѣ за 1910 г. эксплоатаціонный расходъ на вагоноверсту=13,69 коп., приходъ-же 33,26 коп.. Въ Европѣ-даже при себѣстоимости клв.-часъ энергіи въ 3—5 коп. весь эксплоатаціонный расходъ на вагоноверсту принято считать не болѣе 11—12 коп., максимумъ 13 коп.

са чрезъ надлежащихъ лицъ и компетентныя учрежденія; даже смѣты и проекты, составленные по порученію городского самоуправленія фирмами Вестингаузъ, Альгемейне и друг., выразившими также желаніе получить концессію и стоившіе городу около 10,000 руб., не были провѣрены и подвергнуты подробный критикѣ чрезъ свѣдующихъ лицъ и концессіонные ихъ итоги послужили лишь лишнимъ доводомъ къ заключенію договора съ антверпенскимъ банкомъ, какъ будто цѣль составленія подробныхъ проектовъ въ этомъ и заключалась. Вообще говоря, при разрѣшеніи столь важнаго вопроса и выработки условій договора, очевидно, руководствуются опытомъ, цифрами и договорами уже существующихъ трамваевъ, между тѣмъ успѣхи электротехническаго строительства настолько колоссальны, что данныя, считавшіяся непреложными и выгодными годъ или нѣсколько лѣтъ тому назадъ, теперь уже считаются достаточно устарѣлыми и нуждающимися въ большихъ коррективахъ. Такъ напр., практика и теорія послѣднихъ лѣтъ показали, что для эксплоатаціи слѣдуетъ предпочитать рельсы не желобчатые, а высокаго типа Виньолевскіе, кои стоятъ на 30% дешевле первыхъ, свободны отъ постояннаго засоренія и чистки и поглащаютъ гораздо менѣе энергіи на треніе и уходъ, чѣмъ первые; этого взгляда твердо придерживаются Москва и Петербургъ и всѣ новѣйшіе строители, между тѣмъ, Бакинское городское самоуправленіе объ этомъ не только не обмолвилось въ своемъ договорѣ, но даже и не думало никогда. А вѣдь всякое подобное измѣненіе сильно измѣняетъ стоимость сооруженія, доходность и условія выкупа предпріятія. До какой степени Бакинская Городская Управа и Дума были невнимательны при рѣшеніи столь важнаго вопроса, видно уже изъ того одного, что несмотря на категорическое указаніе мною телеграммою изъ Петербурга на имя городского головы и многихъ гласныхъ о томъ, что эксплоатаціонные расходы Петербургскихъ трамваевъ составляютъ 40% валового дохода (см. прил. № 5), Дума, слѣпо слѣдуя грубой ошибкѣ гласнаго Унанова, не сумѣвшаго отличить цифры убыточной конной тяги и почти бездоходной паровой отъ цифръ электрической тяги, пришла къ тому нелѣпому выводу что эксплоатаціонные расходы составляютъ не 40%, а 60% валового прихода, чѣмъ, очевидно, сильно преувеличивъ размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ, преуменьшила тѣмъ самымъ размѣръ чистаго дохода. Изъ представляемаго при семъ краткаго отчета Петербургскихъ городскихъ трамваевъ легко усмотрѣть, кто въ какой мѣрѣ былъ правъ или виноватъ въ переиначиваніи и толкованіи этихъ цифръ. Инженеры Петербургскихъ трамваевъ, одновременно являющіеся спеціальными представителями шестого электротехническаго отдѣла Императорскаго Техническаго Общества, лица вполнѣ опытныя и компетентныя, незаинтересованныя и потому вполнѣ безпристрастныя, указаніями коихъ постоянно пользуются города Россійской Имперіи, единогласно категорически и рѣшительно высказываются противъ концессіоннаго способа постройки и, что всего важнѣе, говорили о томъ, что практика показала, **что безъ выработки самимъ городомъ своего собственнаго хозяйственаго плана сооруженія и эксплоатаціи трамвая и освѣтительныхъ установокъ**,—который одинъ лишь даетъ вѣрное и вполнѣ ясное понятіе о проектируемомъ предпріятіи, о наивыгоднѣйшихъ условіяхъ хозяйственнаго или концессіоннаго способа сооруженія и эксплоатаціи, **нѣтъ никакой возможности, руководствуясь смѣтою и проектами**

концессіонеровъ, заключить болѣе или менѣе ясный и выгодный для города договоръ. Смѣты и проекты концессіонеровъ всегда бываютъ завѣдомо преувеличены и составлены неясно въ цѣляхъ заключенія договора, выгоднаго для концессіонера.

Вслѣдствіе всего этого, приблизительная смѣтная цифра въ шесть или, даже, болѣе милліоновъ рублей, данная антверпенскимъ банкомъ сильно преувеличена и договоръ, наскоро составленный, столь неопрѣдѣленъ, невыгоденъ для города и оставляетъ мѣсто столь широкому усмотрѣнію и всевозможнымъ толкованіямъ, что съ перваго же дня исполненія договора начнутся безконечные споры и процессы, убыточные и безполезные для города.*) Столь же мало обдуманный и наскоро заключенный договоръ съ Обществомъ «Электрическая Сила» уже сейчасъ, во второй годъ своего существованія, вызываетъ массу нареканій и всеобщее неудовольствіе населенія города, обезображеннаго лѣсомъ безконечныхъ столбовъ и опутаннаго сѣтью тысячъ проводовъ О-ва, закабалившаго городъ и хозяйничающаго въ немъ какъ бы по своему полному усмотрѣнію и отпускающему энергію по 26—28 коп. за клв.—часъ, ему (О-ву) обходящуюся въ 3—5 к., въ то время, когда мелкія частныя станціи предлагаютъ таковую по 14—15 коп. за клв. часъ.

Что же касается до того, насколько преувеличена оцѣнка предпріятія, имѣющая цѣлью затруднить выкупъ, преувеличивъ выкупную сумму, то это видно хотя бы изъ слѣдующаго:

1) 30 километровъ Виленскаго городского трамвая—безъ центральной силовой станціи и освѣтительныхъ установокъ—по подробно составленнымъ хозяйственной смѣтѣ и проекту обходится 3,253,106 руб., а съ коррективомъ на замѣну 14,5 километра рельсовъ пути Виньолевскаго типа желобчатыми въ 45000 руб., обойдется 3,298,106 руб.. Вычитывая спеціальные для города Вильны расходы, какъ-то: на выкупъ конки 400,000 руб., на выкупъ земель для расширенія улицъ 269,800 руб., на несоразмѣрный въ сравненіи съ Баку излишекъ на покупку вагоновъ 358,500 руб.. и т. п., всего на сумму 1,352,800 руб. и, принимая тѣ же цѣны для Баку, трамвай длиною въ 30 километровъ пути (не считая 2,5-пути въ паркѣ), обошелся бы въ 1,945,306 руб. (3,298,106—1,352,800); слѣдовательно, 56,28 клм. (53 версты 320 саж.) одиночнаго пути въ Баку обошелся бы $\frac{1,945,306}{30} \times 56,28 = 3,649,392$ руб., что вмѣстѣ со стоимостью центральной станціи въ 525,000 руб., аккумуляторовъ въ 150,000 руб. и освѣщенія въ 200,000 руб., обошелся бы въ—4,524,392 руб., не считая процентовъ на капиталъ за время сооруженія.

2) Чистая стоимость Петербургскихъ трамваевъ, за вычетомъ выкупной суммы, расходовъ по сооруженію мостовъ, канализаціонныхъ работъ и т. п., при общей длинѣ одиночнаго пути въ 120 верстъ, при неумѣлой или слишкомъ нехозяйственной тратѣ денегъ,—какъ это видно съ перваго же раза и какъ выясняется изъ ревизіи сенатора Нейдгардта—достигла 14,000,000 рублей максимумъ. Если имѣть въ виду стоимость столбовъ въ 700 руб. и 200 руб. каждый, вмѣсто 100 руб. и менѣе для Баку (въ Вильнѣ въ среднемъ 65 руб.), т. е. болѣе чѣмъ вдвое дороже; число моторныхъ вагоновъ 385 вмѣсто максимальныхъ для Баку 80—90 или въ 4 раза болѣе бакинскихъ, прицѣпныхъ 140, противъ 60—50 въ Баку, т. е. почти въ 3 раза болѣе; мощность центральной станціи въ 6600 киловаттовъ—9000, стоимостью въ 1.580,000 руб., болѣе бакинской въ 2500, болѣе чѣмъ въ три раза; пять подстанцій, вмѣсто одной въ Баку, паркъ, мастерскія, провода, кабели, разсчитанныя съ громаднымъ запасомъ и т. п. соотвѣтственно болѣе бакинскихъ также болѣе чѣмъ втрое, то очевидно, что при длинѣ пути въ Баку вдвое менѣе длины въ Петербургѣ, принимая во вниманіе чрезмѣрность расходовъ Петербургскаго трамвая и считая дорогія въ то время цѣны на подобныя сооруженія въ настоящее время ниже на 10%, или на 1,400,000 рублей, стоимость бакинскаго трамвая безъ освѣщенія вправѣ считать не болѣе—(14,000,000—1,400,000): 3=4,200,000 рублей или съ освѣщеніемъ въ 200,000 рублей приблизительно въ 4,400,000 рублей.

*) Императорское Русское Техническое Общество (6 отд.), какъ это видно изъ журнала Электричество № 12 за 1911 г., стр. 340 и 341, констатируетъ тотъ фактъ, что большинство городскихъ предпріятій страдаютъ, вслѣдствіе невполнѣ продуманнаго или неправильно исполненнаго проекта самаго устройства предпріятія и что недостаточно продуманные или оформленные договоры служатъ причиною безконечныхъ недразумѣній, оканчивающихся часто процессами и т. д. и т. д.

3) По составленной мною приблизительной, но неоднократно всевозможными способами провѣренной смѣтѣ, приложенной къ настоящей запискѣ, стоимость проектированныхъ сооруженій трамвая и освѣщенія не превышаетъ 4,300,000 рублей, или максимумъ 4,500,000 рублей.

4) **Въ одномъ изъ наилучше и впервые оборудованномъ въ Россіи трамваѣ, въ Кіевскомъ, расходъ по сооруженію и оборудованію на версту одиночнаго пути опредѣлился въ 78,050 руб.** (При длинѣ одиночнаго пути въ 110,5 верстъ, общая стоимость 8,625,000 руб.) Слѣдовательно, полная стоимость 53.5 версты бакинскаго трамвая выразилась бы, по этой нормѣ, 4,283,480 руб., а вмѣстѣ съ освѣщеніемъ въ 200,000 руб. и % на капиталъ—въ 175,000 руб. (считая какъ бы таковой расходъ не вошедшимъ въ общую стоимость Кіевскаго трамвая), полная стоимость опредѣлилась бы въ 4,658,480 рублей.

5) По проекту сооруженія электрическаго трамвая Тифлисъ-Владикавказъ длиною въ 202 версты постройка такового обойдется въ 24 милліона рублей или 118,800 руб. верста, т. е. даже по этой нормѣ бакинскій трамвай въ 53,5 верстъ, проложенный по улицамъ города, изъ коихъ 26 верстъ двойного пути, обошелся бы въ 6,367,680 руб., а съ освѣщеніемъ въ 6,567, 680 руб., если бы условія работы и затрудненія при сооруженіи были аналогичны и столь же трудны, какъ и при первомъ, чего, однако, конечно, нельзя допустить ни въ коемъ случаѣ.

Изъ нижеприведенныхъ данныхъ эксплоатаціи трамваевъ въ Россіи, а также изъ данныхъ журнала „Электричество" № 4 сего 1911 года видно; что всѣ существующіе въ Россіи русско-бельгійскіе городскіе электрическіе трамваи помимо **погашенія и процентовъ на затраченный капиталъ** и всѣхъ отчисленій выдаютъ дивидентъ, изъ года въ годъ увеличивающійся, Валовая выручка всѣхъ русско-бельгійскихъ трамваевъ въ 1910 году болѣе таковой за 1909 годъ въ среднемъ на 15,8 %. Превышеніе доходовъ надъ эксплоатаціонными расходами за 1910 г. въ Ригѣ составляетъ 45 % всей выручки, въ Екатеринославѣ 50 %, въ Москвѣ 54,35 %, а въ Петербургѣ около 59 %. Валовая прибыль городского трамвая въ Москвѣ за 1910 годъ („Электричество" 1911 г. № 2, стр. 78) выразилась 9,178,000 руб., по эксплотаціи израсходовано 4,199,000 руб. (45,7 % выручки),

на погашеніе платежей по займамъ—около 32,000,000 руб,—отчислено 2,340,000, **чистая же прибыль выразилась 1,791,000 руб., т. е. около 20 % выручки.** По даннымъ Генеральнаго Общества Электрическихъ трамваевъ въ Россіи („Электричество" за 1911 г. № 2, стр. 78), выручка за 1910 годъ Рижскаго трамвая при длинѣ одиночнаго пути въ 38 километровъ равняется 1,411,805 руб. (3,764,813 франковъ), при числѣ жителей максимумъ въ 350,000 человѣкъ, (въ 1898 г. было 281,000 чел.). Принимая число жителей въ Баку и его окрестностяхъ въ среднемъ за 20 предстоящихъ лѣтъ эксплоатаціи трамваевъ равнымъ только 250,000 человѣкъ, при той же интенсивности работы бакинскаго трамвая, средній валовой приходъ въ Баку опредѣлится $\frac{1411805 \cdot 250000 \cdot 53,5}{350000 \cdot 38} = 1,496,513$ рублей; слѣдовательно, допущеніе средняго размѣра ежегодной валовой выручки въ Баку 1,100,000 рублей можно считать скорѣе преуменьшеннымъ, чѣмъ преувеличеннымъ. Если допустить чистый остатокъ прибыли за вычетомъ % на капиталъ и погашеніе для Баку равнымъ лишь 10 % всей валовой выручки (въ Москвѣ составляетъ 20 %, въ Екатеринославѣ 19 %), то таковой—(чистая прибыль)—составитъ 110,000 руб.—цифру, близкую къ вышеприведенной 130,355 руб., принятую за основаніе для нашихъ разсужденій.

Что же касается до приводимаго г.г. защитниками столь убыточной концессіи аргумента въ пользу послѣдней, а именно, якобы выгоднаго и дешеваго освѣщенія улицъ, оцѣниваемаго ежегодною суммою около 100—120,000 руб., слѣдуетъ сказать, что, даже при полныхъ 2400 часахъ горѣнія въ году, расходъ энергіи на 686 фонарей и 300 лампочекъ въ 25 свѣчей каждая, выразится не болѣе 600—700,00 клв.—часъ въ годъ, въ дѣйствительности 350000 клв., а потому, зная что клв.—часъ энергіи даже вмѣстѣ съ погашеніемъ обходится не болѣе $2^1/_2$ коп. (Въ Полтавѣ городъ установилъ нормы $2^1/_2$—4 коп. клв.—часъ для отпуска энергіи; заграницей годъ продаютъ 100—250 фр., что составляетъ клв.-часъ-считая работу въ день 8 рабочихъ часовъ—1,75 коп.—4.375 коп.). а расходъ на замѣну угля и лампочекъ вездѣ и всюду принято считать въ 1,5 коп. на клв.—часъ, служба сѣти не болѣе 1 коп. на клв.—часъ или всего 5 коп. клв.—часъ, получимъ весь эксплоатаціонный расходъ по освѣщенію улицъ и площадей **максимумъ** въ 35, 000 руб. (5 коп. х 700,000). Между тѣмъ, при новѣйшихъ усовершенствованіяхъ въ области электрическаго освѣщенія, когда расходъ энергіи въ дуговыхъ фонаряхъ съ 0,5 ватта доведенъ до 0,1 ватта, а въ лампочкахъ съ металлической нитью съ 3,5 ватта доведенъ до 1 ватта въ часъ на свѣчу, расходъ энергіи на освѣщеніе можетъ быть уменьшенъ еще болѣе. Кстати сказать, въ обусловленныхъ договоромъ дуговыхъ фонаряхъ слѣдовало бы указать точно число свѣчей фонарей или еще правильнѣе было бы, указать число люксовъ фонарей, дабы не оставить мѣста возможнымъ недоразумѣніямъ въ будущемъ.

При столь быстрыхъ успѣхахъ электротехники въ частности и техники вообще изъ года въ годъ, превращающихъ фантазіи въ полную видимость, недоступное въ доступное и при столь быстромъ увеличеніи капиталовъ и уменьшеніи приносимыхъ ими процентовъ, было бы большой ошибкой строить свои разсчеты на цѣлые 42 года по коньюнктурѣ настоящаго дня, не принимая этихъ факторовъ въ разсчетъ и не учитывая таковыхъ въ пользу города.

Изъ всего вышеизложеннаго явствуетъ, что заключенный бакинскимъ городскимъ Общественнымъ Управленіемъ съ антверпенскимъ банкомъ договоръ на сооруженіе электрическаго трамвая и освѣщенія безъ подробнаго и всесторонняго изученія вопроса чрезъ компетентныхъ лицъ и учрежденій, какъ это вообще всюду принято дѣлать, является крайне невыгоднымъ и разорительнымъ для интересовъ города Баку, предоставляющимъ населеніе полной эксплоатаціи концессіонера и наносящимъ интересамъ населенія ущербъ, въ размѣрѣ не менѣе восьми и даже одиннадцати милліоновъ рублей за первые 20 лѣтъ эксплоатаціи, т. е. за одно лишь время до перваго срока выкупа предпріятія. А потому, въ силу всего этого, руководствуясь однимъ лишь желаніемъ по мѣрѣ силъ и разумѣнія оградить интересы того городского населенія, [которое въ теченіе цѣлыхъ 17 лѣтъ непрерывно удастаивало меня высокаго званія гласнаго городской думы и считая себя въ достаточной степени знакомымъ съ вопросомъ, рѣшеннымъ не въ соотвѣтствіи съ интересами и желаніями населенія, принимаю на себя смѣлость просить ВАШЕ СІЯТЕЛЬСТВО не отказать пріостановить окончательное утвержденіе договора, заключеннаго городомъ Баку съ антверпенскимъ банкомъ, дабы тѣмъ самымъ дать возможность думѣ собрать дополнительныя свѣдѣнія чрезъ компетентныхъ лицъ, **подвергнуть всестороннему изученію вопросъ и лишь затѣмъ, выработавъ на основаніи новыхъ данныхъ условія болѣе выгодныя и менѣе обременительныя для интересовъ городского населенія, заключить новый договоръ** съ антверпенскимъ банкомъ на сооруженіе электрическаго трамвая и уличнаго освѣщенія въ городѣ Баку, если только городское самоуправленіе, **памятуя о томъ, что концессіонеръ за первые 20 лѣтъ эксплоатаціи получаетъ, помимо всего своего капитала и процентовъ, еще около 5 милліоновъ рублей минимумъ, и вполнѣ погашенное предпріятіе, не найдетъ возможнымъ построить означенный трамвай и освѣщеніе и эксплоатировать столь выгодное предпріятіе хозяйственнымъ способомъ.**

При семъ прилагаю:

1) Копія телеграммы, посланной мной изъ С.-Петербурга на имя ЕГО СІЯТЕЛЬСТВА НАМѢСТНИКА ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА на Кавказѣ.

2) Копія телеграммы мною посланной изъ Петербурга городскому головѣ Н. В. Раевскому и нѣкоторымъ гласнымъ городской думы съ указаніемъ невыгодности договора, заключеннаго съ антверпенскимъ банкомъ.

3) Краткую смѣту эксплоатаціи проектированныхъ трамваевъ въ г. Баку.

4) Краткую смѣту стоимости сооруженія электрическихъ трамваевъ и электрическаго освѣщенія въ городѣ Баку.

5) Краткій отчетъ о дѣятельности петербургскихъ городскихъ трамваевъ за 1909, 1910 и предполагаемый на 1911 годъ.

Баку. 8 Іюня 1911 года.

Горный Инженеръ *Аствацатуръ Георгіевичъ Вачьянцъ.*

Краткая смѣта эксплоатаціи проектируемаго электрическаго

ПРИХОДЪ:

При 20,000,000 пассажировъ, считая среднюю стоимость билета въ 5,5 коп., получимъ 1,100,000 рублей въ годъ. *)

Если въ настоящее время при конной тягѣ, при длинѣ пути въ 18 верстъ,—скорости 6—8 верстъ въ часъ, при числѣ жителей около 200,000 человѣкъ, при числѣ пассажировъ въ 10,000,000 человѣкъ, средняя валовая выручка доходитъ до 550,000 рублей и болѣе (45000 — 55000 руб. въ мѣсяцъ), то имѣется полное основаніе допустить, что при электрической тягѣ, при длинѣ пути въ 53,5 верстъ, скорости въ 10—14 и болѣе верстъ въ часъ, при числѣ вагоновъ 100—140, и при среднемъ, за 20 лѣтъ, числѣ жителей 250—275,000 человѣкъ, число пассажировъ въ годъ будетъ 20—25 милліоновъ, а выручка валовая 1,100,000—1,375,000 рублей и болѣе.

*) Въ настоящее время годовой приходъ конки при 50—60 небольшихъ вагонахъ, при средней выручкѣ вагона въ день 30 рублей, доходитъ до 550,000 рублей слѣдовательно, 100 большихъ быстро движущихся вагоновъ, при электрической тягѣ въ годъ дадутъ не менѣе 1,100,000 рублей, что составляетъ на версту пути въ 20,522 рубля, между тѣмъ, какъ въ Ригѣ валовой приходъ на версту пути въ 1910 г. составилъ 100,000 франк., или 37,500 рублей, а въ Цюрихѣ за 1908 г. составилъ 101,870 франковъ или 38,201 руб. 25 коп.

Приложеніе 3.

трамвая и электрическаго освѣщенія въ городѣ Баку.

РАСХОДЪ

Вагоноважатыхъ для 70 моторныхъ вагоновъ по двѣ вахты 140 человѣкъ, съ жалованіемъ въ 40 руб. и 5 руб. квартирныхъ въ мѣсяцъ, въ годъ =140×45×12=	75,600.	руб.
Кондукторовъ для 100 (70 моторныхъ+30 прицѣпныхъ) вагоновъ въ двѣ вахты 200 человѣкъ, съ жалованіемъ 35 руб. и квартирныхъ 5 руб. въ мѣсяцъ, въ годъ составитъ 200×40×12=	96,000.	—
Контролеровъ 30 человѣкъ по 720 руб. въ годъ	21,600.	—
Служба пути, сторожа, рабочіе 50 человѣкъ по 300 руб. въ годъ	15,000.	—
Мастеровые 30 человѣкъ по 500 руб. жалованья въ годъ въ среднемъ	15,000.	—
Приказчики, сторожа, телефонисты и друг.	3,500.	—
Главная станція 30 человѣкъ по 700 руб. въ среднемъ въ годъ	21,000.	—
Подстанція 20 человѣкъ по 600 руб.	12,000.	—
Запасные служащіе	12,000.	—
Служба по освѣщенію (сѣть, фонари, лампочки)	10,000.	—
Контора, жалованье и друг.	15,000.	—
Администрація	30,000.	—
Наградныя въ размѣрѣ 10% жалованья (326700 р.)	32,670.	—
Ремонтъ и содержаніе 3% съ 4,027,300 чистой стоимости сооруженій	120,819.	—
Содержаніе по освѣщенію по $3^1/_2$ коп. за клв.—часъ=700000×$3^1/_2$ не считая погашенія и 6% на капиталъ и помимо спеціальныхъ расходовъ по обслуживанію сѣти, фонарей и т. п. 10,000 руб., вышепоказанныхъ	24,500.	—
Топливо (нефть) на 5,000,000 клв.—часъ—энергіи для трамвая и освѣщенія по 0,3 клгр. на 1 клв.—часъ=5000000×0,3×$\frac{6}{100}$=90,000 пуд. по 25 коп.	22,500.	A
(Что составляетъ расходъ топлива на клв.—часъ=0,45 к.)		
Смазка	3,000.	—
Отопленіе и освѣщеніе жилыхъ помѣщеній, парка и друг.	5,000.	—
Ремонтъ мостовыхъ 53,5 версты (§ 25 дог.) по 15 руб.	6,790.	—
Пенсія увѣчнымъ служащимъ, страхованіе	10,000.	—
Налоги разные	30,000.	—
Отчисленіе городу въ среднемъ 2,5752 $\%$ валовой прибыли 1,100,000 руб.	28,325	B
Общіе расходы по конторѣ	3,000.	—
Чистка пути и другіе мелкіе расходы	11,300.	—
	624,604	—

Что составляетъ 56,78$\%$ валовой выручки, а на вагоноверсту въ 62,460,400 : 4,000,000=15,615 коп., что нельзя считать преуменьшенной, т. к. въ Европѣ принято считать около 11—12 коп. и максимумъ 13 коп. при себѣстоимости одной только электрической энергіи въ 3—4 коп. клв.—часъ, въ то время, какъ таковая у насъ обходится вмѣстѣ съ погашеніемъ около $2^1/_2$ коп.

А). Считая на каждый вагонъ число совершенныхъ въ сутки вагоноверстъ равнымъ 110, число вагоноверстъ для 100 вагоновъ въ году выразится 110×100×365=4,015,000 или круглымъ числомъ 4,000,000 вагоноверстъ, каковые потребуютъ расхода энергіи 4,000,000 клв. часовъ на