

У 42

165



[2]

Общія соображенія.

Вопросъ объ увеличеніи провозоспособности желѣзнодорожныхъ линій въ сферѣ вліянія такихъ крупныхъ узловыхъ пунктовъ, какъ Москва, въ послѣднее время настойчиво требуетъ самаго неотложнаго разрѣшенія. Загруженность желѣзныхъ дорогъ поѣздами пассажирскими и товарными различныхъ назначеній, не позволяетъ развить пригородное движеніе въ томъ объемѣ, который соотвѣтствовалъ-бы быстрому росту города и все увеличивающейся потребности его населенія въ мѣстномъ сообщеніи.

Является вполне очевидной неизбежность въ дальнѣйшемъ еще большаго несоотвѣтствія между назрѣвшими потребностями и существующимъ положеніемъ дѣла, что указываетъ на своевременность нашего предложенія, заключающаго въ своей основѣ улучшеніе путей сообщенія для сношеній между г. Москвой и ея предмѣстьями.

Большой и весьма цѣнный опытъ Западно-европейскихъ и Американскихъ большихъ городовъ, изъ которыхъ нѣкоторымъ уже болѣе полвѣка тому назадъ пришлось встрѣтиться съ этой задачей и вполне опредѣленное рѣшеніе, которое она получила въ послѣднее время почти повсемѣстно, можетъ дать прочныя основанія для рѣшенія вопроса. Поэтому въ первой части этой краткой записки мы даемъ бѣглый обзоръ роста большихъ городовъ и вытекающихъ отсюда новыхъ построеній городской жизни.

Сравненіе характерныхъ данныхъ для г. Москвы и другихъ міровыхъ центровъ дастъ точную оцѣнку той фазы развитія, которой Москва достигла въ настоящее время, а совмѣстное разсмотрѣніе тѣхъ приемовъ, которыми Западно-европейскіе и Американскіе города пользуются въ дѣлѣ обслуживанія сношеній своихъ жителей съ особенностями московской жизни и ея запросами, укажетъ на правильный путь къ рѣшенію поставленной задачи.

Съ начала прошлаго вѣка, главнымъ же образомъ со второй его половины, повсемѣстно, какъ въ Западной Европѣ такъ и въ Америкѣ вслѣдствіе быстро развивающейся фабрично-заводской промышленности, замѣчается необычайно сильный приливъ сельскаго населенія къ городамъ. Цѣлыя области, еще недавно исключительно деревенскія и земледѣльческія, превращаются въ фабричныя округа, тяготящія ко вновь выросшимъ центрамъ торговли и промышленности. Особенно рѣзкимъ былъ переходъ отъ деревенскихъ условій жизни къ городскимъ въ Сѣверной Англии и Шотландіи, при чемъ въ послѣдней за прошлое столѣтіе городское населеніе абсолютно увеличилось болѣе чѣмъ въ 8 разъ, а въ процентномъ отношеніи ко всему населенію возрасло съ 25% до 80%.

То же явленіе, только въ менѣе яркой формѣ наблюдается и въ другихъ государствахъ культурнаго міра. Такимъ образомъ оказалось, что во Франціи города поглощаютъ весь общій приростъ населенія и даже больше,—такъ что сельскіе округа въ количественномъ отношеніи ихъ жителей безусловно идутъ къ упадку.

Въ Германіи со времени франко-прусской войны городское населеніе возрастаетъ со скоростью minimum 20% въ каждое десятилѣтіе, въ то время какъ населеніе сельскихъ округовъ остается неизмѣннымъ. Въ Голландіи и Бельгіи въ концѣ XIX вѣка больше $\frac{1}{3}$ всѣхъ жителей падаетъ на городское населеніе, въ Австріи оно составляетъ около 40% всего количества, въ Соединенныхъ Штатахъ 56%, въ Германіи 57%, во Франціи 59% и въ Англии 88%.

Эти отливающія отъ сельскихъ округовъ массы населенія частью даютъ матеріаль для образованія новыхъ мелкихъ городовъ, частью способствуютъ развитію мѣстныхъ болѣе крупныхъ центровъ, главнымъ же образомъ, какъ совершенно опредѣленно показываютъ статистическія данныя для всѣхъ государствъ, поглощаются міровыми городами и служатъ главнымъ элементомъ ихъ дальнѣйшаго быстраго роста.

Такъ, напримѣръ, пришлое населеніе Вѣны составляло въ 1830 г.—30% общаго количества жителей, въ 1850—42%, въ 1869 г.—55%, въ 1880—65% и въ настоящее время болѣе 70%.

Въ качествѣ иллюстраціи къ вышесказанному мы приводимъ двѣ нижеслѣдующія таблицы, изъ которыхъ первая

отмѣчаетъ общій ростъ крупныхъ городовъ Западной Европы за предыдущія два столѣтія, а вторая даетъ понятіе о приростѣ населенія мировыхъ центровъ въ отдѣльности за XIX вѣкъ.

Таб. I.

Годъ.	Число жителей Западной Европы.	Населеніе городовъ имѣющихъ болѣе 100.000 жителей.	Процентное отношеніе населенія крупныхъ городовъ къ общему количеству.
1700	80.000.000	2.600.000	3,2%
1800	120.000.000	3.600.000	3,0%
1900	280.000.000	36.000.000	13%

Таб. II.

Въ теченіе XIX вѣка народонаселеніе увеличилось для:

Москвы	въ 5 разъ
Брюсселя	» 5 »
Парижа	» 5,8 »
Лондона	» 6,0 »
Берлина	» 6,5 »
Вѣны	» 3 (за послѣдніе 40 лѣтъ).
Глазго	» 13,0 »
Филадельфіи	» 18,0 »
Бостона	» 42,0 »
Нью-Йорка	» 56,0 »
Чикаго	» 57 (за послѣдніе 50 лѣтъ).

**Большіе города.
Территориальный ростъ
городовъ.**

Мировой городъ, центръ умственной, политической и промышленной жизни страны притягиваетъ къ себѣ все новые и новые слои населенія. Дороговизна жизни и скученность жилья въ центральныхъ районахъ заставляють многихъ расселяться въ предмѣстьяхъ и сосѣднихъ округахъ и такимъ образомъ вокругъ густо населеннаго ядра образуется рядъ пригородовъ съ населеніемъ, живущимъ на городской ладъ и связаннымъ своими культурными и экономическими интересами съ центральнымъ городомъ. Такая совокупность собственно города и его предмѣстій создала новое понятіе «*большого города*», (понимая подъ этимъ опредѣленную экономическую единицу внѣ зависимости отъ ея административнаго единства). Постепенно черта, отдѣляющая пригороды отъ центрального города сглаживается, предмѣстья мало по-малу сливаются съ метрополемъ, пока, наконецъ, законодательнымъ актомъ они сффициально не включаются въ предѣлы существующихъ муниципальных корпорацій. Такимъ образомъ параллельно съ территориальнымъ развитіемъ большихъ городовъ, какъ экономическихъ единицъ, идетъ періодически установленный ростъ собственно городовъ, какъ единицъ административныхъ, при чемъ, ко-

нечно, съ каждымъ приобрѣтеніемъ новой площади, къ числу городскихъ жителей причисляется все, живущее на ней, населеніе.

Такъ, на примѣръ, Вѣна въ прошломъ столѣтіи официально увеличилась въ 1857 и 1890 г., при чемъ ея населеніе возрасло почти въ два раза, а площадь болѣе, чѣмъ въ три раза.

Въ Глазго въ 1891 г. было 565.700 жителей и городъ занималъ площадь въ 611 акровъ. Парламентскимъ Актомъ 1 ноября 1891 г., чрезъ нѣсколько мѣсяцевъ послѣ переписи, къ городу было присоединено 5750 акровъ застроенной площади съ населеніемъ болѣе 100.000 человекъ.

Площадь Чикаго, равная въ 1837 г. 25 кв. км. увеличилась въ настоящее время почти въ 20 разъ, не считая пространства, занимаемаго пригородами.

Парижъ въ началѣ прошлаго столѣтія имѣлъ лишь около 700.000 жителей и былъ въ 25 разъ меньше по площади. Изъ двадцати составляющихъ его округовъ 8 образовались изъ присоединенныхъ въ 1861 г. предмѣстій, при чемъ число жителей увеличилось болѣе чѣмъ на полмилліона.

Наконецъ, собственно Лондонъ, т.-е. районъ, находящійся въ вѣдѣніи совѣта Лондонскаго Графства въ началѣ занималъ площадь—нынѣшнюю Сити—всего около 3 кв. клмт., тогда какъ теперь, включивъ въ свои границы болѣе 100 пригородовъ, сель и сосѣднихъ городовъ, онъ занялъ пространство болѣе 300 кв. клмт.

«Большой Лондонъ», районъ городского санитарнаго дистрикта, имѣющій въ настоящее время около 8.000.000 жителей и расположенный въ трехъ графствахъ: Мидльсексъ, Кентъ и Сорри, съ громадными пригородами въ Эссексъ и десятью приходами въ Гертфорширѣ, охватываетъ пространство болѣе чѣмъ 1790 кв. километровъ. Вліяніе предмѣстій на величину занимаемаго большими городами пространства наглядно видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Таб. III.

Названіе городовъ.	Площадь въ кв. километрахъ *).	
	Безъ пригородовъ.	Съ пригородами.
Лондонъ.	303	1794
Нью-Йоркъ.	847	1581
Чикаго.	494	784
Бостонъ.	110	579
Парижъ.	78	480
Филадельфія.	336	391
С.-Петербургъ.	90	298
Вѣна.	273	273**)
Берлинъ.	64	260
Москва.	92	180

*) По даннымъ 1907 годъ.

***) Пригороды Вѣны официально включены въ черту города.

Тѣ же причины, которыя въ Западной Европѣ и Америкѣ способствовали приливу сельскаго населенія къ городамъ и созданію міровыхъ центровъ, существуютъ также и для Россіи. Правда, въ Россіи вслѣдствіе меньшаго развитія ~~фабричной и заводской промышленности, непредпріимчивости населенія и нѣкоторыхъ особенностей крестьянскаго землевладѣнія~~ это теченіе выражается несравненно слабѣе, тѣмъ не менѣе статистическія данныя показываютъ, что Россія все же слѣдуетъ одинаковымъ экономическимъ законамъ съ другими странами культурнаго міра. Промышленное и вообще экономическое развитіе страны находится въ прямой зависимости отъ плотности населенія, и, хотя Россія въ послѣднемъ отношеніи сильно отстала отъ другихъ европейскихъ государствъ, однако въ силу своего чрезвычайнаго большаго естественнаго прироста она можетъ рассчитывать въ дальнѣйшемъ занять среди нихъ болѣе выгодное положеніе. Данныя о приростѣ населенія европейскихъ государствъ приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Таб. IV.

Название государствъ.	Естественный приростъ на 1000 душъ населенія въ 1 годъ.
Франція.	0,6.
Австро-Венгрія.	8,3.
Испанія.	9,5.
Италія.	9,6.
Бельгія.	9,7.
Швейцарія.	10,4.
Англія.	11,2.
Швеція.	11,3.
Норвегія.	12,5.
Румынія.	13,5.
Германія.	14,9.
Данія	15,1.
Голландія.	15,5.
Россія.	15,8.

Переходя теперь къ самому наглядному признаку развитія экономической жизни страны, т.-е. къ сосредоточію населенія въ городахъ, приходится отмѣтить, что въ Россіи этотъ признакъ даетъ очень невыгодныя показанія по сравненію съ другими странами. Однако, какъ видно изъ двухъ помѣщенныхъ ниже таблицъ, каждая новая перепись населенія обнаруживаетъ фактъ постояннаго прироста городского населенія за счетъ сельскаго и приливъ послѣдняго главнымъ образомъ къ крупнымъ центрамъ.

Таб. V.

Годъ.	Народонаселеніе Россіи (въ круг- лыхъ цифрахъ).	Городское насе- леніе Россіи.	Процентное отноше- ніе городского насе- ленія къ общему.
1724.	14.000.000.	328.000.	3,0%
1782.	28.000.000.	802.000.	3,1%
1796.	36.000.000.	1.301.000.	4,1%
1812.	41.000.000.	1.653.000.	4,4%
1835.	60.000.000.	3.025.000.	5,8%
1851.	69.000.000.	3.482.000.	7,8%
1867.	87.000.000.	8.157.000.	10,6%
1897.	129.000.000.	16.785.000.	13,0%

Таб. VI.

Съ 1860 г.—1897 въ Россіи:

въ 18 город. съ насел. менѣе 1000 чел. насел. возросло на 5%			
» 232 » » » » 1—5000 » » » » 16%			
» 244 » » » » 5—10000 » » » » 45%			
» 159 » » » » 10—20000 » » » » 78%			
» 102 » » » » 20—50000 » » » » 96%			
» 34 » » » » 50—100000 » » » » 129%			
» 19 » » » болѣе 100000 » » » » 123%			
808		Въ среднемъ	92%

Къ этому же нужно добавить, что скромный процентъ городского населенія Россійской Имперіи объясняется наличностью обширныхъ малозаселенныхъ пространствъ, какъ Сибирь, Средне-Азіатскія владѣнія, Кавказъ, Финляндія и Сѣверъ Европейской Россіи, очень бѣдныхъ городскимъ населеніемъ. Если выключить эти области изъ общаго подсчета то, конечно, получится болѣе благоприятное процентное отношеніе. Что же касается до центрального района Европейской Россіи, то даже по сравненію съ другими Европейскими Государствами, процентъ городского населенія не является рѣзкой величиной, и, напримѣръ, интересующая насъ Московская губернія уже по переписи 1897 года имѣла 45% городского населенія.

Центръ торговли и промышленности Россіи, Москва по своимъ главнымъ характернымъ признакамъ можетъ быть по справедливости, отнесена къ числу міровыхъ городовъ. По своему населенію, достигающему въ настоящее время болѣе полутора милліона, она является восьмымъ по величинѣ городомъ міра (не считая Китайской Имперіи) а по пространству, занимаемому собственно городомъ не уступаетъ площади Парижа и Берлина. Также какъ и другіе крупные центры, Москва, окруженная кольцомъ предмѣстій, хотя мало развитыхъ и не густо заселенныхъ, но находящихся въ непосредственной отъ нея экономической зависимости, представляетъ собою опредѣленную единицу—«*Большую Москву*» ростъ населенія которой за послѣдніе годы превысилъ нормы всѣхъ европейскихъ большихъ городовъ.

Таб. VII.

Годъ.	Число жителей г. Москвы (въ кругл. цифр.).	% роста.
1902	1.175.000	—
1903	1.213.000	3,2
1904	1.247.000	2,8
1905	1.283.000	2,9
1906	1.320.000	2,9
1907	1.360.000	3,0
1908	1.396.000	2,6
1909	1.441.000	3,2
1910	1.487.000	3,2

**Средства сообщенія
большихъ городовъ.**

Переходя (теперь) къ вопросу о тѣхъ приемахъ, которыми населеніе городовъ удовлетворяетъ свои потребности въ сношеніяхъ, мы можемъ констатировать непрерывное развитіе средствъ сообщенія параллельно росту городовъ и усложненію формъ городской жизни. Начиная съ наемныхъ извозчицкихъ экипажей постепенно создаются такіе виды средствъ сообщенія, какъ омнибусы, конно-желѣзныя дороги, трамваи паровые, канатные и электрическіе, окружныя желѣзныя дороги, автомобили и автобусы и, наконецъ съ послѣдней четверти прошлаго вѣка городскія желѣзныя дороги большой скорости, подземныя и возвышенныя. Разсматривая всѣ эти виды, каждый въ отдѣльности, мы можемъ наблюдать, что экипажное движеніе въ настоящее время отчасти вытѣсняется автомобильнымъ, отчасти сокращается вслѣдствіи развитія другихъ уличныхъ путей сообщенія;—омнибусы, игравшіе большую роль въ уличныхъ сношеніяхъ Лондона, Парижа и Берлина вытѣснены въ послѣднее время автобусами, которые однако могутъ успѣшно обслуживать движеніе только въ городахъ съ асфальтовыми, торцовыми и вообще улучшеннаго типа мостовыми. Конно-желѣзныя дороги, трамваи паровые и канатные почти вездѣ замѣняются электрическими и могутъ быть признаны отживающими свой вѣкъ. Окружныя желѣзныя дороги, предназначенныя сначала для развязки большихъ желѣзнодорожныхъ узловъ, и слѣдовательно, обслуживанія исключительно транзитнаго движенія, съ постепеннымъ территориальнымъ ростомъ большихъ городовъ и проведеніемъ линій, связывающихъ ихъ съ городской сѣтью, принимаютъ на себя также мѣстное пассажирское и товарное движеніе. Чрезвычайный ростъ большихъ городовъ, раскинувшихся на сотни квадратныхъ верствъ, и все усиливающейся темпъ городской жизни выдвинули въ связи съ загроуженностью уличныхъ проѣздовъ, экипажнымъ и пѣшеходнымъ движеніемъ, не допускающихъ развитія большихъ скоростей, выдвинулъ на очередь вопросъ о быстрыхъ и удобныхъ путяхъ сообщенія какъ для сношенія съ центральнымъ райономъ города жителей отдаленныхъ кварталовъ, такъ и для внутри - городскихъ сношеній. Какъ прямое рѣ-

шеніе этой задачи почти во всѣхъ большихъ городахъ культурнаго міра, возникли въ настоящее время городскія желѣзныя дороги большой скорости, которыя по своему назначенію можно раздѣлить на два основныхъ типа. Къ первому изъ нихъ относятся дороги, подходящія къ той формѣ, въ которой осуществленъ Парижскій и Лондонскій метрополитенъ, Берлинская подземная и возвышенная дорога представляющая собою густую сѣть путей различныхъ направленій, какъ бы уличную, хотя и удаленную съ поверхности земли. Дороги второго типа предназначены почти исключительно для сношеній жителей предмѣстій съ центральнымъ городомъ. Къ этому типу можетъ быть отнесено большинство линій большихъ англійскихъ городовъ, отчасти Берлинская городская дорога и городской участокъ Орлеанской желѣзной дороги. Изъ различія задачъ, выполнение которыхъ падаетъ на долю этихъ дорогъ, вытекаетъ при многихъ сходныхъ между ними внѣшнихъ чертахъ и ихъ существенное различіе, которое выражается въ трассировкѣ линій, въ распредѣленіи остановочныхъ пунктовъ, въ графикахъ движенія; — главнымъ же образомъ въ выборѣ районовъ, которые онѣ обслуживаютъ. По примѣру Лондона, создавшаго въ началѣ 90 годовъ прошлаго столѣтія первую подземную желѣзную дорогу, въ настоящее время почти всѣ большіе города оборудованы сѣтью городскихъ желѣзныхъ дорогъ большой скорости въ самыхъ разнообразныхъ формахъ. Количество сношеній жителей этихъ городовъ, иллюстрирующее чрезвычайно разившуюся подвижность населенія, наглядно видно изъ нижеслѣдующей таблицы, составленной по даннымъ 1907 года.

Таб. VIII.

НАЗВАНІЕ ГОРОВОВЪ.	Пригородное и городское сноше- ніе по жел. дор.	Эстакадная и подземная жел. дороги.	Уличныя желѣз- ныя дороги.	Омнибусы, паро- ходы и извоз- щики.	И Т О Г О.	Колече- ство поѣздокъ на 1 че- ловѣка въ годъ.
	Число поѣздокъ въ миллионахъ пассажировъ.					
Лондонъ	750	364	586	554	2254	312
Нью-Йоркъ	80	623	725	312	1740	403
Парижъ	162	230	360	288	1040	268
Берпиль	268	42	462	204	976	312
Чикаго	90	143	557	30	820	383
Филадельфія	130	110	333	30	603	412
Бостонъ	100	180	291	80	651	494

Разселеніе жителей
большихъ городовъ.

Возникшіе вслѣдствіе запросовъ самой жизни городскія желѣзныя дороги большой скорости въ свою очередь оказали на ея (жизни) условія чрезвычайно крупное вліяніе. Дороговизна жилищъ въ центральныхъ районахъ, желаніе имѣть лучшія санитарныя условія, недостижимыя при скученности населенія, гонять жителей отъ центра къ предмѣстьямъ, а удобныя и быстрыя средства сообщенія дають къ тому возможность. Начинается обратное теченіе отъ центра къ окраинамъ. Нагляднымъ примѣромъ такого тяготѣнія къ пригородамъ можетъ служить «*Большой Лондонъ*». Его центральная часть, дѣловой Сити, съ кипучей дневной жизнью замираетъ на ночь, и изъ миллионнаго дневнаго населенія остается едва *одна тридцатая часть*. Въ 1801 г. коренное его населеніе равнялось 129.000 чел., въ 1881—51.000 чел. и въ настоящее время около 30.000 ч. То же самое наблюдается и въ другихъ центральныхъ приходяхъ и округахъ Лондона. Такъ за десятилѣтіе 1881—1891 г. Вестминстеръ потерялъ 20% своего населенія, округъ Страндъ—18,2%, Сентъ-Джентъ 12,1% и т. д.

Такое явленіе, конечно, не представляетъ чего-нибудь исключительно свойственнаго Лондону. Почти столь же ясно сказывается оно въ большихъ городахъ Германіи, Австріи, Франціи и другихъ европейскихъ государствъ, всего же сильнѣе въ городахъ Соединенныхъ Штатовъ, гдѣ дѣловые центры съ ихъ многоэтажными зданіями предназначены исключительно для дневной работы, а домашняя жизнь проходитъ въ одно-или двухъэтажныхъ домахъ, расположенныхъ въ отдаленныхъ отъ центра кварталахъ.

Средства сообщенія
«*Большой Москвы*».

Обращаясь теперь къ разсмотрѣнію тѣхъ средствъ сообщенія, которыми пользуется населеніе «*Большой Москвы*», можно характеризовать ихъ какъ совершенно несоответствующими той фазѣ развитія, которой Москва достигла въ настоящее время. Дѣйствительно, съ перестройкой въ прошломъ году линій Бельгійскаго О-ва единственнымъ видомъ внутри—городскихъ средствъ сообщенія, не считая экипажнаго, является городской электрической трамвай. Его чрезвычайный успѣхъ, результаты котораго приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ, показываетъ на безусловно назрѣвшую потребность въ уличныхъ сообщеніяхъ, правильное удовлетвореніе которыхъ въ самомъ ближайшемъ будущемъ можетъ стать для него совершенно непосильной задачей. Уже теперь замѣчается перегруженность нѣкоторыхъ центральныхъ линій трамвая,—что же касается такихъ узловыхъ пунктовъ, какъ Лубянская, Театральная и Сухаревская площади и Красныя Ворота, то здѣсь вопросъ является особенно острымъ; съ дальнѣйшимъ же развитіемъ сѣти и соответствующимъ новымъ приливомъ пассажировъ къ центру, для правильнаго движенія создадутся еще болѣе тяжелыя условія. Въ связи съ перегруженностью линій, а также вслѣдствіе густого экипажнаго и пѣшеходнаго движенія по многимъ улицамъ, особенно ощутительнаго при узости Москов-

скихъ поѣздовъ, на этихъ участкахъ наблюдается такое пониженіе скорости, которое не можетъ соответствовать запросамъ торгово-промышленнаго населенія. Къ сему нужно прибавить, что омнибусное движеніе, успѣшно развивающееся въ нѣкоторыхъ городахъ Западной Европы, совершенно не можетъ имѣть мѣста при суровыхъ Московскихъ климатическихъ условіяхъ и волнистости ея профиля.

Таб. IX.

ГОДЪ.	ЧИСЛО ПАССАЖИРОВЪ ВЪ МИЛЛІОНАХЪ.								Всего.	Число поѣздовъ на 1-го жителя.
	Город. желѣзн. дороги.			Дороги 2-го О-ва конно жел. дор.						
	Эл. тяг.	Кон. тяги.	Итого.	Эл. тяг.	Кон. тяги.	Пар. тяги.	Итого.			
1902	1,6	42,8	44,5	6	18,7	0,5	25,2	69,7	59	
1903	1,7	47,8	49,6	7	20,6	0,6	28,2	77,8	64	
1904	3,6	48,1	51,7	7,3	20,0	0,8	28,1	79,8	64	
1905	22,2	37,2	59,4	6,0	18,4	0,8	25,2	84,6	66	
1906	39,7	36,2	75,9	7,1	20,3	0,9	28,3	104,2	79	
1907	68,3	22,6	90,9	7,7	19,7	1,0	28,4	119,3	88	
1908	94,9	16,7	111,6	7,8	19,7	1,0	28,5	140,1	100	
1909	141,1	2,5	143,6	8,0	16,0	1,0	25,0	168,6	117	
1910			176,8							

Еще менѣе отвѣчающими назрѣвшимъ въ настоящее время потребностямъ нужно признать средства сообщенія, устанавливающія связь г. Москвы съ ея предмѣстьями. Существующее въ настоящее время пригородное движеніе на большихъ желѣзныхъ дорогахъ Московскаго узла создаетъ для этихъ сношеній весьма неблагоприятныя условія, въ силу значительной иногда потери времени, зависящей отъ небольшой скорости и рѣдкаго движенія, и высадки пассажировъ въ отдаленныхъ отъ центральныхъ районовъ города мѣстностяхъ. Между тѣмъ, не говоря уже о чрезвычайно развитомъ дачномъ движеніи, ежедневно и зимой и лѣтомъ по всѣмъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ притекаетъ масса служащихъ, учащихся и дѣловыхъ людей, которыхъ дороговизна и поиски болѣе гигиеническихъ условій жизни изгнали за черту города. Неотложная необходимость въ улучшеніи пригороднаго сообщенія признана въ послѣднее время многими, и какъ на самые значительные шаги въ этомъ отношеніи можно указать на прсекты электрической дороги къ Сергіевскому посаду, въ Подольскъ, въ Обираловку, къ Измайловской дачѣ Московскаго Удѣльнаго Округа и заслуживающіе большого вниманія прсекты вынесенія пригороднаго сообщенія въ чертѣ наиболѣе густого движенія на электрофицированные пути М.-Казанской желѣзной дороги.

Третій видъ путей сообщенія—желѣзныя дороги для внутри-городского товарнаго движенія—въ Москвѣ совершенно отсутствуютъ, и грузы доставляются къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и обратно въ городъ исключительно гужемъ. Уже теперь, вслѣдствіе плохого состоянія московскихъ мостовыхъ, чрезвычайно крутыхъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подъемовъ и закрытія многихъ центральныхъ проѣздовъ для грузового движенія, такой способъ сообщеній поставленъ въ очень стѣснительныя условія, съ дальнѣйшимъ же ростомъ города и развитіемъ уличныхъ сношеній гужевое движеніе будетъ все дальше и дальше оттѣсняться отъ центральныхъ районовъ и доставка товара во внутреннія части города будетъ сопряжена съ большой затратой времени, и слѣдовательно съ большими расходами.

Какъ послѣдній видъ путей сообщенія, находящихся въ районѣ «*Большой Москвы*» нужно указать на Московскую Окружную желѣзную дорогу. Проведенная по мало населенной мѣстности, мѣстами въ очень отдаленномъ разстояніи отъ города, эта дорога въ настоящее время не имѣетъ почти никакого ни пассажирскаго, ни мѣстнаго товарнаго движенія и исключительно обслуживаетъ грузовое транзитное движеніе. Такая оторванность дороги отъ города и специализація ея функцій не замедлила дать соответствующіе результаты, выразившіеся въ ежегодномъ убыткѣ отъ ея эксплуатаціи. Нельзя назвать эти результаты неожиданными, такъ какъ они являются слѣдствіемъ отступленія отъ первоначальнаго плана, по которому Окружная желѣзная дорога намѣчалась не какъ отдѣльное самостоятельное предпріятіе, а какъ родъ городскихъ путей сообщенія, для чего было предположено связать ее съ городомъ при помощи радіальныхъ путей. Серьезность неблагопріятнаго финансоваго положенія Окружной дороги была правильно оцѣнена **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденной въ 1910 г. Комиссіей подъ предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта инженера-генерала Н. П. Петрова, высказавшейся за неотложность самыхъ энергичныхъ мѣропріятій для оживленія по ней пассажирскаго движенія. Повидимому непосредственнымъ послѣдствіемъ вышеуказаннаго сужденія являются нѣсколько небезызвѣстныхъ въ Москвѣ проектовъ, направленныхъ къ оживленію Московской Окружной желѣзной дороги. Всѣ эти пресекты, очень сходные въ своихъ главныхъ чертахъ даютъ приблизительно одинаковое рѣшеніе, трассируя одну, пересекающую Окружную желѣзную дорогу, діаметральную линію, по которой предлагается пропускать всѣ мѣстные пассажирскіе поѣзда пригороднаго сообщенія и мѣстнаго товарнаго. Хотя несомнѣнно, что такими мѣрами можно достигъ желаемаго оживленія движенія по Окружной желѣзной дорогѣ, но съ другой стороны является очень сомнительной самая ихъ выполнимость, такъ какъ трудно себѣ представить возможность пропускать по одной линіи такое громадное количество поѣздовъ, даже съ ограниченіемъ ихъ одними пригородными, какъ это предполагается по одному изъ пресектовъ.

Итакъ, изъ разсмотрѣнія средствъ сообщенія, обслуживающихъ населеніе «*Большой Москвы*» можно сдѣлать совершенно опредѣленный выводъ, что всѣ они совершенно не удовлетворяютъ назрѣвшимъ потребностямъ въ сношеніяхъ и ихъ неприспособленность искусственно задерживаетъ развитіе тѣхъ формъ жизни, къ которымъ проявилось ярко выраженное стремленіе. Первое положеніе наглядно подтверждается при сопоставленіи тѣхъ характерныхъ признаковъ въ развитіи западно-европейскихъ и американскихъ городовъ, которые соотвѣтствовали признанію существующихъ формъ сношеній неудовлетворительными и вызвали появленіе новыхъ улучшенныхъ. Однимъ изъ важныхъ показателей въ этомъ отношеніи является количество жителей, —изъ исторіи развитія путей сообщенія въ большихъ городахъ мы видимъ, что изъ десяти городовъ, имѣющихъ въ настоящее время городскія дороги большой скорости, въ Берлинѣ, Вѣнѣ, Чикаго и Филадельфіи онѣ возникли при наличности населенія около одного милліона, а въ Будапештѣ Глазго, Ливерпулѣ и Бостонѣ даже немногимъ больше *полмилліона*. Такимъ образомъ Москва съ ея полутора-милліоннымъ населеніемъ уже значительно превысила ту норму, которая въ другихъ городахъ характеризовала моментъ реализаціи назрѣвшей потребности въ ускоренномъ сообщеніи, и съ каждымъ слѣдующимъ годомъ эта разница будетъ становиться все ярче. Другимъ характернымъ показателемъ назрѣвшей нужды въ скоромъ сообщеніи служитъ число поѣздокъ на 1-го жителя въ годъ, и въ этомъ отношеніи почти всѣ большіе города Западной Европы располагали дорогами большой скорости при числѣ поѣздокъ на общественныхъ путяхъ сообщенія, приближающаяся къ 100. Въ Москвѣ эта цифра была достигнута, какъ показываетъ табл. IX. уже въ 1908 г. и съ каждымъ годомъ растетъ въ чрезвычайной быстрой прогрессіи. Къ этому нужно добавить, что только съ 1905 г. явилась приблизительная возможность учесть этотъ факторъ, и даже въ настоящее время для оцѣнки дѣйствительной подвижности населенія нѣтъ надлежащихъ элементовъ, такъ какъ сѣтъ уличныхъ путей сообщенія, безусловно запоздавшая въ своемъ развитіи, еще находится въ періодѣ развитія. Еще одной немаловажной характеристической данной для Москвы, какъ для города, въ которомъ назрѣла настоятельная необходимость въ созданіи дорогъ большой скорости, является отливъ населенія изъ центральныхъ районовъ къ окраинамъ. Такъ за десятилѣтіе съ 1897—1907 г. въ двухъ центральныхъ частяхъ города, Городской и Мясницкой, населеніе убыло въ первой на 12,6%, во второй на 1,8%. Въ тотъ же промежутокъ времени всѣ остальные части въ чертѣ Садовой даютъ приростъ населенія только 15%, тогда какъ внѣшніе участки 45%.

Такимъ образомъ то же стремленіе отъ центра къ окраинамъ, которое въ другихъ большихъ городахъ обслуживается специально предназначенными для этого городскими дорогами большой скорости, настолько сильно въ Москвѣ, что находитъ возможнымъ проявляться даже при тѣхъ небольшихъ, сравнительно, удобствахъ, которыя ему представляютъ существующія уличныя пути сообщенія.

Изъ всего вышесказаннаго при разсмотрѣніи какъ существующихъ средствъ сообщенія г. Москвы, такъ и характерныхъ признаковъ, сопутствовавшихъ возникновенію въ большихъ городахъ улучшенныхъ путей сообщенія, получается совершенно опредѣленный выводъ, что Москва выросла изъ той фазы развитія, когда ея населеніе для своихъ сношеній можетъ быть удовлетворено уличными дорогами, и что для нея назрѣла настоящая потребность въ сооруженіи городскихъ дорогъ большой скорости. Однако въ настоящее время было бы слишкомъ смѣло предположить для оборудованія Москвы полную самостоятельную сѣть метрополитеновъ, обширную сѣть самостоятельныхъ пригородныхъ путей, проходящихъ черезъ городъ и товарныхъ линій. Такой обширный планъ съ специально дѣйствующими въ своей особой области органами возможенъ только при наивысшихъ ступеняхъ развитія и, конечно, Москва, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, не проявляетъ еще той интенсивности жизни, которая могла бы оправдать громадныя затраты, связанные съ его выполненіемъ. Для настоящаго момента и ближайшаго будущаго удачное рѣшеніе можетъ быть поставлено только при комбинированіи пригородныхъ путей сообщенія съ другими видами сношеній въ одно цѣлое, органически связанное, строящееся и эксплуатируемое по одному общему плану, и это положеніе принято въ основаніе предлагаемой нами слѣдующей схемы путей сообщенія:

А.

Описание проектируемой сѣти.

Москва пересѣкается тремя діаметральными линіями:
I линія начинается отъ Крестовской заставы, гдѣ соединяется съ линіей Николаевской ж. дороги, идетъ по 1-ой Мѣщанской, черезъ Сухаревскую площадь, по Срѣтенкѣ, Б. Лубянкѣ, Лубянской площади, Никольской, Красной площади, пересѣкаетъ Кремлевскую, Ссфійскую и Болотную набережную, Водоотводную улицу и идетъ по Ордынкѣ до Серпуховской площади.

II-я линія идетъ отъ Брестской жел. дороги по Б. Тверской-Ямской, Тверской ул., Охотнорядской площади, Театральному проѣзду, Китайскому проѣзду, Лубянской площади, Внутреннему проѣзду Лубянскаго сквера, Варварской площади, Солянскому проѣзду, Солянкѣ, Яузской улицѣ, пересѣкаетъ Серебренническую и Берниковскую набережныя, по Верхне-Николо-Болвановской улицѣ, Таганской площади, Семеновской и Нижегородской улицѣ до пересѣченія линій М.-Курской и М.-Нижегородской желѣзныхъ дорогъ.

III-я линія идетъ отъ Смоленскаго рынка по Арбату, Арбатской площади, Воздвиженкѣ, Борисо-Глѣбской площади, мимо Манежа вдоль Александровскаго сада, по Воскресенской и Театральной площади, Китайскому проѣзду, Лубянской пл., Мясницкой, Мясницкому проѣзду, по Орликову, Богомоловскому переулку и Каланчевской площади до соединенія съ линіей Ярославской желѣзной дороги.

Всѣ діаметры въ населенныхъ частяхъ города проектируются, какъ двухъ-путныя подземныя линіи съ электриче-

ской тягой, снабженныя въ наиболѣе крупныхъ уличныхъ узлахъ посадочными станціями, максимальное разстояніе между которыми не превышаетъ 1100 mtr и главной станціей на Лубянской площади въ мѣстѣ ихъ пересѣченія. Тоннель предполагено осуществить по типу, принятому на Парижскомъ метрополитенѣ, что является наиболѣе подходящимъ по свойству Московскаго грунта. При предварительныхъ соображеніяхъ максимальный уклонъ въ тоннелѣ принять въ 4%,—площадки между двумя противоположными уклонами въ 50 м., наименьшій радіусъ закругленія на главныхъ путяхъ 75 м. съ прямою вставкою, какъ minimum, между противоположными кривыми въ 50 м.

Б.

Всѣ линіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Московскаго узла на разстояніи наиболѣе густого пригороднаго движенія электрофицируются и на электрическую тягу переходить все пригородное по нимъ движеніе. Такое измѣненіе въ настоящей моментъ предполагено установить отъ головныхъ станцій:

Николаевской ж. д. до ст. Крюково	31 в.
Брестской ж. д. до ст. Голицыно	41 »
Нижегородской ж. д. до ст. Обираловка	23 »
Курской ж. д. до ст. Подольскъ	40 »
Ярославской ж. д. до ст. Пушкино	28 »
Итого	
163 в.	

Показанная въ прилагаемомъ планѣ (пунктиромъ) электрофикація линій частныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ предметъ особаго соглашенія съ правленіемъ означенныхъ дорогъ.

В.

Московская Окружная желѣзная дорога электрофицируется и на электрическую тягу переходить все мѣстное по ней движеніе; поѣзда дальняго слѣдованія и транзитное грузовое движеніе остается при прежней тягѣ.

При осуществленіи предлагаемой сѣти путей сообщенія является возможнымъ установить по нимъ слѣдующіе виды движенія:

1. Движеніе отъ конечныхъ станцій электрофицированныхъ магистральныхъ линій желѣзныхъ дорогъ черезъ связанные съ ними діаметры до конечныхъ пунктовъ послѣднихъ и обратно. Такое движеніе должно быть особенно интенсивнымъ мѣстомъ, для обслуживанія дачнаго движенія, а по временамъ дня утромъ и вечеромъ въ часы, соответствующіе приливу и отливу дѣловаго населенія къ городу и предметьямъ. Считаюсь въ настоящее время съ электрофикаціей только казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по этой схемѣ является возможнымъ установить слѣдующія 5 комбинацій движенія:

Планъ движенія по проектируемой сѣти путей.

а) Отъ ст. Крюково Николаевской ж. д. черезъ связанный съ ней діаметръ до Серпуховской пл.

б) Отъ ст. Голицыно Брестской ж. д. по II діаметральной линіи до Таганской пл.

в) Отъ ст. Пушкино Ярославской ж. д. черезъ III діаметральную линію до Смоленскаго рынка.

г) Отъ ст. Обираловка Нижегородской ж. д. до Тверской заставы.

д) Отъ ст. Подольскъ Курской ж. д. до Тверской заставы.

2. Движеніе только въ предѣлахъ діаметральныхъ линій, наиболѣе густое зимой въ часы, наиболѣе свободные отъ пригороднаго движенія.

3. Принимая во вниманіе, что поѣзда дальняго слѣдованія, остающіеся при паровой тягѣ, не имѣютъ остановокъ въ предѣлахъ электрофицированныхъ путей, является необходимымъ назначить ежедневно нѣсколько паръ поѣздовъ по Николаевской, Курской и Нижегородской желѣзнымъ дорогамъ отъ станцій Крюково, Подольскъ и Обираловка къ головнымъ станціямъ этихъ линій для доставки пассажировъ съ тяжелымъ багажемъ и дальнѣйшаго ихъ слѣдованія на дальнее разстояніе.

4. Движеніе смѣшаннаго характера—по діаметральнымъ линіямъ съ заходомъ на Окружную желѣзную дорогу и выходомъ въ городъ по другому діаметру. Такого рода движеній можно имѣть до пятидесяти комбинацій, такъ какъ отправляясь изъ одного какого-либо конечнаго пункта діаметральной линіи, связанной съ магистральной желѣзной дорогой, при выходѣ на Окружную желѣзную дорогу можно направиться по ней въ любую сторону и затѣмъ вернуться назадъ въ городъ съ пяти различныхъ пунктовъ.

Насколько предлагаемая схема путей сообщенія можетъ удовлетворить всѣмъ потребностямъ въ сношеніяхъ Московскаго населенія можно видѣть изъ разсмотрѣнія отдѣльно всѣхъ ея частей.

Діаметральныя линіи, проведенныя параллельно наиболѣе перегруженнымъ линіямъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ могутъ принять на себя весь тотъ чрезмѣрный наплывъ пассажировъ, справиться съ которымъ уличнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ настоящее время часто чрезвычайно трудно, а въ дальнѣйшемъ, при ростѣ города и соотвѣтственномъ увеличеніи движенія, будетъ совершенно невозможно. Благодаря своей независимости отъ уличнаго движенія, а слѣдовательно возможности развить большія скорости, діаметральныя линіи создадутъ новыхъ пассажировъ, которыхъ въ настоящее время не удовлетворяетъ сравнительно небольшая средняя скорость городскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ самомъ критическомъ ихъ пунктѣ—Лубянская площадь, подземныя линіи имѣютъ центральную станцію съ выходомъ изъ нея по шести различнымъ направленіямъ, что рѣшаетъ вопросъ о перегруженности центра, такъ остро стоящій въ настоящее время.

Введеніе электрической тяги на линіяхъ большихъ желѣзныхъ дорогъ и связанность ихъ съ діаметральными рѣшаетъ благопріятно вопросъ объ удобныхъ сношеніяхъ

жителей предмѣстій съ Москвой. Дѣйствительно, электрическая тяга по сравненію съ паровой имѣетъ очень большія и вполне опредѣленные преимущества. Очень высокое ускореніе въ началѣ движенія, легко достигаемое при электри-

ческой тягѣ до $0,9 \frac{\text{м.}}{\text{сек.}^2}$ противъ $0,2 \frac{\text{м.}}{\text{сек.}^2}$, которое является какъ maximum при паровой, точно такъ же какъ и боль-

шая величина ускореній замедленія (до $1,0 \frac{\text{м.}}{\text{сек.}^2}$) возможная исключительно при электрическихъ тормозахъ вслѣдствіе отсутствія опасности отъ перегрѣванія тормазныхъ колодокъ, даетъ возможность развить очень большую скорость и проходить съ этою скоростью значительную часть пути, производя тормаженіе на сравнительно небольшомъ участкѣ. Отсутствіе необходимости производить наборъ воды и топлива, на что даже и при смѣнномъ дежурномъ паровозѣ приходится затрачивать время при производствѣ маневровъ, создаетъ новую экономію времени. Въ связи съ возможностью создать быстрое сообщеніе, столь необходимое для дѣлового люда, живущаго въ предмѣстьяхъ и ежедневно посѣщающаго городъ, является также соотвѣтственно возможность болѣе частыхъ отправокъ поѣздовъ, что нужно считать также какъ цѣнное преимущество новаго пригороднаго сообщенія. Наконецъ непосредственное соединеніе линій магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ съ діаметрами устраняетъ загроможденность головныхъ станцій дорогъ подвижнымъ составомъ и создаетъ самую цѣнную особенность новой сѣти, именно возможность безпересадочнаго сообщенія пригородныхъ пассажировъ съ центральными районами города.

Что касается Московской Окружной желѣзной дороги, то нѣтъ сомнѣній, что связанная съ діаметральными линіями въ пяти пунктахъ и такимъ образомъ включенная въ сѣть городскихъ путей, она быстро и разнообразно разовьетъ свои функции и оправдаетъ тѣ крупныя затраты, которыя произведены на ея постройку. Изъ примѣра хотя бы Берлина можно видѣть, какъ быстро должно развиваться по ней мѣстное пассажирское движеніе вслѣдствіи проведенія діаметровъ. Такъ въ 1871 году въ предѣлахъ Ringbahn проѣхало всего лишь 370.000 пассажировъ, въ 1884 г. послѣ сооруженія перерѣзывающей ее Stadtbahn 1.940.000, а уже въ 1890 г.—6.000.000. Несомнѣнно также, что созданіе предполагаемой сѣти желѣзныхъ дорогъ тотчасъ же окажетъ крупное вліяніе на выселеніе жителей, складовъ и фабрично-заводскихъ предпріятій изъ центральныхъ районовъ къ окраинамъ и Окружная дорога будетъ проходить уже по болѣе населенной мѣстности, что съ своей стороны будетъ содѣйствовать развитію мѣстнаго по ней движенія.

Разсматривая процессъ развитія городскихъ путей сообщенія въ Москвѣ соотвѣтственно росту самого города и вызванныхъ осуществленіемъ предлагаемой сѣти новыхъ перестроеній городской жизни, мы можемъ указать на неизбежность созданія въ дальнѣйшемъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ большой скорости по типу метрополитена въ чистомъ его видѣ, т.-е. какъ сѣть линій различныхъ напра-

влений главнымъ образомъ предназначенныхъ для внутри—городскихъ сношеній. Какъ постепенное приближеніе къ этому типу въ первую очередь нами намѣчены линіи перво-степеннаго значенія, перечисленныя въ части нашей записки, касающейся предмета концессіи и обозначенныхъ пунктиромъ на планѣ г. Москвы. Къ этимъ линіямъ принадлежитъ прежде всего кольцо Садовой, какъ связь между имѣющимися тремя діаметрами, затѣмъ линіи мѣстнаго значенія, какъ продолженіе II-ой діаметральной линіи отъ Тверской заставы до села Всѣхсвятскаго и III-го діаметра отъ Каланчевской площади до Сокольниковъ, наконецъ линіи, дающія новую связь съ путями большихъ желѣзныхъ дорогъ Московскаго узла или непосредственно съ Окружной желѣзной дорогой какъ продолженіе I-го діаметра отъ Серпуховской площади по Б. Земляной улицѣ или по Б. Стремянному пер., Щипку и Жукову пер. до путей Павелецкой жел. дороги, продолженіе II-го діаметра отъ Тверской заставы по Камеръ-Колежскому валу до соединенія съ путями Савеловской желѣзной дороги, и III-го діаметра отъ Смоленскаго рынка по Плющихѣ и Б.-Царицынской ул. до Окружной ж. дороги или по Плющихѣ и 4-му Ростовскому переулку черезъ Москврѣку до Брянскаго вокзала, предполагая, конечно, въ послѣднихъ случаяхъ электрофикацію пригородныхъ участковъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Здѣсь же не лишне будетъ отмѣтить, что согласно примѣровъ изъ исторіи развитія большихъ городовъ Западной Европы, Московская Окружная жел. дорога, включенная въ сѣть городскихъ путей сообщенія и разнообразно развивающая свои функціи, несомнѣнно, можетъ дойти въ дальнѣйшемъ до предѣловъ пропускной способности и, по всей вѣроятности, въ свою очередь явится вопросомъ о ея разгрузеніи. Въ Парижѣ такое положеніе дѣлъ было своевременно учтено и уже въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія на помощь перегруженной Petite Ceinture была создана новая Большая Окружная желѣзная дорога, принявшая на себя все транзитное движеніе. Въ Берлинѣ тотъ же вопросъ въ концѣ XIX вѣка вызвалъ устройство двухъ новыхъ путей на Ringbahn. Очень вѣроятно, что послѣднее рѣшеніе будетъ съ достаточной цѣлесообразностью примѣнено и къ Московской Окружной желѣзной дорогѣ въ скоромъ времени по осуществленіи предлагаемой нами сѣти.

Основной принципъ предлагаемаго проекта.

Переходя теперь къ вопросу о возможности осуществить всѣ предположенные по схемѣ виды путей сообщенія, каждый въ отдѣльности независимо другъ отъ друга, мы опять таки приходимъ къ высказанному уже нами взгляду, что между всѣми видами сношеній должна быть установлена тѣсная органическая связь, какъ въ смыслѣ постройки, такъ и эксплуатаціи. Дѣйствительно, каждая изъ отдѣльныхъ частей общей сѣти необходима не только сама по себѣ, но и для другихъ составныхъ частей и едва ли можетъ существовать самостоятельно. Такъ пригородныя линіи, несвязанныя съ діаме-

ныхъ пассажировъ въ центральный районъ,—діаметральныя линіи отдѣльно отъ двухъ другихъ частей не могутъ получить пассажировъ, Окружная желѣзная дорога, которая при чрезвычайно неравномѣрномъ Московскомъ движеніи какъ по временамъ года, такъ и по временамъ дня, можетъ служить для этого могущественнымъ регуляторомъ, внѣ связи съ другими видами путей сообщенія будетъ обречена продолжать свое скромное существованіе. Необходимость общей согласованности движенія во всѣхъ частяхъ, возможность пользоваться для всѣхъ видовъ движенія однимъ и тѣмъ же подвижнымъ составомъ, обслуживаемымъ тѣмъ же персоналомъ, а также возможность имѣть общіе силовые источники и распределители, одни и тѣ же мастерскія, парки и жилия строенія—все это указываетъ на цѣлесообразность одной общей администраціи и одного общаго хозяйства, какъ для проектируемыхъ, такъ и для существующихъ линій, входящихъ въ предложенную схему.

Какъ на ожидаемое возраженіе, которое можетъ встрѣтить наше предложеніе, слѣдуетъ указать на мысль, часто высказывавшуюся еще при обсужденіи проектовъ проведенія трамвайной сѣти въ г. Москвѣ и С.-Петербургѣ относительно убыточности для интересовъ городской казны созданія новой сѣти городскихъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе возможности уменьшенія дохода отъ существующихъ уже путей и паденія оцѣночнаго сбора соотвѣтственно пониженію стоимости недвижимаго имущества въ центральныхъ районахъ. Насколько ошибочно первое предположеніе доказано уже многочисленными опытами изъ жизни западно-европейскихъ и американскихъ городовъ, въ которыхъ благополучно растутъ и уживаются всѣ разнообразныя виды сношеній, выполняя каждый свои спеціальныя функціи. Мы приводимъ здѣсь для примѣра таблицу, показывающую ростъ пассажирскаго движенія на Берлинскихъ путяхъ общаго пользованія съ 1895—1907 г., при чемъ для наглядности цифры для 1895 г. приняты за 100.

Интересы города.

Года.	Окружная жел. дор.	Больш. Берлинскій трамвай.	Всѣ электрич. уличныя и под-земн. дороги.	Омнибусы.
1895	100,0	100,0	100,0	100,0
1896	120,0	102,8	112,0	115,0
1897	117,0	105,8	121,0	133,4
1898	125,2	114,7	131,9	164,1
1899	127,7	125,4	148,4	228,1
1900	130,5	157,5	169,9	244,1
1901	118,8	182,7	200,5	244,1
1902	123,6	190,2	220,5	236,8
1903	131,0	201,7	242,5	260,5
1904	149,3	214,8	259,5	283,9
1905	168,7	226,4	275,1	337,8
1906	187,3	235,2	291,6	408,7
1907	—	244,1	—	—

5

Какъ видно изъ этой таблицы, несмотря на нѣкоторыя отклоненія, объясняемые случайными причинами, всѣ отрасли движенія быстро развиваются, не мѣшая другъ другу. Кромѣ того, какъ вполне точно установлено статистическими данными, ростъ движенія обусловливается не столько ростомъ города, сколько необыкновенно прогрессирующимъ подъемомъ потребности населенія къ передвиженію, зависящей главнымъ образомъ отъ удобства средствъ сношенія и особенностей, создающихся подъ ихъ вліяніемъ формъ городской жизни.

Если и есть нѣкоторая вѣроятность въ предположеніи, что линіи метрополитена могутъ отвлечь извѣстную часть пассажировъ съ идущихъ параллельно ихъ путямъ трамвая, то съ другой стороны надо обратить вниманіе на то обстоятельство, что съ проведеніемъ линій метрополитена для трамвая является неизбѣжнымъ привлеченіе новыхъ пассажировъ, которые будутъ имъ пользоваться, какъ подъѣздными путями къ діаметральнымъ линіямъ.

Что же касается до второго пункта, т. е. опасенія возможныхъ потерь отъ пониженія цѣнности недвижимыхъ имуществъ въ центральныхъ районахъ, то онѣ также не имѣютъ подтвержденія ни въ опытныхъ данныхъ европейскихъ городовъ ни въ теоретическихъ выкладкахъ. Если даже предположить паденіе цѣнности квартиръ въ центрѣ города, то во-первыхъ, это покрывается соответственнымъ подъемомъ цѣнности болѣе отдаленныхъ кварталовъ, заселенію и застройкѣ которыхъ способствуютъ новые пути сообщенія, связывающіе ихъ съ центральнымъ райономъ, а во-вторыхъ, новыми территоріальными пріобрѣтеніями, о чемъ мы говорили выше, и, слѣдовательно, новыми единицами городского обложенія. Но на самомъ дѣлѣ и это предположеніе не можетъ возникнуть, такъ какъ съ сильнымъ ростомъ города и захватомъ все большаго и большаго пространства, въ центрѣ естественно сосредоточиваются всѣ дѣловыя, торговыя и административныя учрежденія и стоимость земельныхъ участковъ настолько возрастаетъ, что вытѣсняетъ совершенно частныхъ жильцовъ въ болѣе отдаленные кварталы. Такая эволюція происходила или происходитъ въ настоящее время во всѣхъ міровыхъ центрахъ и, конечно, ее можно только привѣтствовать, такъ какъ единственно отсутствіе скученности населенія и слѣдовательно равномерное его расселеніе, можетъ способствовать удовлетворительному санитарному состоянію города, т. е. существеннѣйшему условію его процвѣтанія.

Считая возможнымъ ограничиться этимъ краткимъ изложеніемъ основаній, изъ которыхъ вытекаетъ построеніе предлагаемой схемы путей сообщенія, мы переходимъ теперь къ разсмотрѣнію условій, при которыхъ могла бы осуществиться постройка и эксплуатація сѣти, при чемъ изъ финансовыхъ предположеній совершенно исключаются ожидаемые результаты отъ электрофикаціи пригородныхъ линій частныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ подлежащей особому соглашенію.