



О ПРОЕКТЕ ВОЗВЫШЕННЫХ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ПЕТЕРБУРГЕ

В 1909 году Министром путей сообщения С. В. Рухловым была образована комиссия, под председательством состоящего при Министре Главного инспектора, для рассмотрения проекта электрификации С.-Петербургского железнодорожного узла. Дело в том, что пригородное пассажирское движение на участках железных дорог, прилегающих к Петербургу, уже само по себе большое, но, кроме того, с каждым годом все увеличивается, в среднем оно растет на 7,6 % в год. В 1908 году по пригородному тарифу было перевезено 20722000 пассажиров. В том же году пассажиров дальнего назначения на всех петербургских ж.д., в том числе и на финляндских, было перевезено всего 1904000. Все знают, как переполнены в известные часы, в дачный период, поезда и какая бывает сутолока на вокзалах. Увеличивать число поездов нельзя, а также невозможно увеличивать и состав поездов. Поэтому полагалось на всех пригородных участках, а именно до Любани, Гатчины, Ораниенбаума и Сестрорецка, ввести электрическую тягу, и построить через весь город две линии, которые, во-первых, соединили бы между собою все железные дороги, а, во-вторых, служили бы собирательным аппаратом посредством расположенных на них городских станций, освобождая таким образом от пригородного движения существующие вокзалы, кото-

рые остались бы приспособленными для дальних пассажиров.

Одну из этих линий предполагалось проложить от Флюгова переулка (от товарной станции Приморской ж.д.) мимо Католического кладбища, по Арсенальной улице, мимо Таврического дворца и сада, через Преображенский плац и далее по Лиговскому проспекту и от конца его до Балтийской ж.д. Вторая линия предполагалась также от Флюгова переулка до р. Невки, вдоль неё, под Невою и Марсовым полем, далее по Екатерининскому и Крюкову каналам и до той же Балтийской ж.д. Первая линия проектировалась на металлических и железобетонных возвышенных эстакадах, причем через Невский проспект у Знаменской пл. предполагалось соорудить высокий железобетонный путепровод, такой высоты, чтобы он не закрывал вида на памятник Императору Александру III (вид этого путепровода приводим). Действительно, сооружение это не только не портило бы и не закрывало бы вида на памятник, но, наоборот, украсило бы его, образуя как рамку памятника. Вторая линия частью проектировалась под землею: тоннели под Невою, вместо моста, под Марсовым полем и в русле Екатерининского канала до Гороховой улицы, по остальной части также по возвышенной металлической и железобетонной эстакаде.



Путепровод на Знаменской площади против Невского проспекта.



Для снабжения электрической энергией предполагалось воспользоваться порогами на р. Волхове, находящимся около села М.-Архангельского, расположенного в 110 верстах от Петербурга.

Проект этот возник по инициативе инженера И. П. Табурно и разработан им совместно с инженерами Г. О. Графтио, Д. Д. Белого и Н. В. Рудницким¹. Эти инженеры разработали довольно детальный проект как городских линий, так и перестройки существующих участков ж.д., потребного подвижного состава, гидроэлектрических сооружений на р. Волхове, а также линии передачи электрической энергии высокого напряжения и трансформаторных станций.

Комиссия рассмотрела проект с технической и с экономической стороны, внесла свои исправления и в принципе признала своевременным проект урегулирования пассажирского движения С.-Петербургского железнодорожного узла. С экономической стороны комиссия признала проект выгодным, не только не приносящим де-

нежного ущерба казне, но, наоборот, дающим добавочный доход.

Министр путей сообщения, как известно, внес предложение в Государственную Думу об ассигновании ему средств для производства дополнительных изысканий, главным образом, на изучение режима р. Волхова. Эти дополнительные исследования скоро будут окончены; они производятся Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог.

В № 28-м «Железнодорожного Дела» за прошлый год об этом проекте изложено несколько подробнее. Из этого изложения видно, что главным препятствием в данном деле служат интересы петербургских домовладельцев, все ещё имеющих доминирующее значение в Городской Думе и считающих своих квартиронанимателей такими данниками, для облегчения участи которых предлагаемые меры без их, домовладельцев, соизволения не должны быть принимаемы.

(Железнодорожное дело. — 1911. — № 17–19. — С. 142–143) ●

¹ Все эти четыре инженера были руководителями по сооружению С.-Пб. электрических трамваев.

НОВОСТИ

Транс-монгольская железная дорога. — Между Русским и Китайским правительствами состоялся обмен мнений относительно проекта сооружения Транс-монгольской железной дороги, которая соединит Пекин с одной из станций Забайкальской железной дороги. Согласно выработанному плану, сооружение железной дороги от Калгана до Байкала должно быть закончено к 1913 году. Наиболее трудным местом для сооружения линии является пустыня Гоби, переход через которую, в настоящее время, занимает до 50 дней, тогда как по железной дороге расстояние это может быть пройдено в 40 часов («Вест. Путей Сообщения» 1911 г. № 17).

Очевидно, такой железной дорогой может быть и только что рассмотренная в Комиссии о новых дорогах, внесенная на рассмотрение частными лицами из местного Кяхтинского и Налганского русского купечества, дорога от ст. Мысовая Забайкальской дороги на Кяхту и Ургу, с тем,

чтобы от Урги до Калгана строило железную дорогу Китайское правительство. Говорят, Комиссия одобрила эту дорогу, но нашла её мало доходною и потому — де подлежащею постройке казною. Конечно, и казна могла бы выполнить указанный выше двухгодичный срок сооружения, если соответственно сему изменить свои порядки, и частная компания может, если расценка работ будет достаточно высокая. Что же касается мало доходности или убыточности дороги, то Комиссия в данном случае разошлась во мнениях с непосредственно изучившим тот край полковником Козловым, сподвижником Пржевальского. Её правила не допускают подсчётов на веру и в то же время не ведут непосредственно к истине, а лишь к минимальным предположениям о доходности, которые могут быть для государства и вредными, задерживая построение жел. дорог.

(Железнодорожное дело. — 1911. — № 17–19. — С. 144) ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки МИИТ за помощь в подготовке данного материала.