



<https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-3-282-287>

Вокруг Москвы: сообщения из журнала «Железнодорожное дело» 1909 года



Публикуем подборку материалов о том, какими были проблемы и какими виделись перспективы развития Московского транспортного узла 110 лет назад. Какие-то проекты реализованы, и мы давно пользуемся их результатами, какие-то идеи и чаяния остались на уровне прожекторов, а какие-то вопросы, как, например, запуск нового скоростного сообщения с ближайшими городами, по-прежнему на повестке дня.

Ключевые слова: *окружная железная дорога, Москва, пригородная железная дорога, концессия, тарифы, центральный вокзал, соединительные линии (диаметры), трамвай, «Железнодорожное дело».*

Редакция выражает признательность персоналу библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Окружная дорога в кинематограф. — Московская фирма А. Ханжонков, под непосредственным руководством фотографа Императорских театров К. А. Фишера, сняла с природы всю окружную железную дорогу и снимки эти вчера днём, в присутствии строителя дороги П. И. Рашевского и приглашённых лиц, в числе которых было много инженеров, демонстрировали в кинематографе Континенталь. Зрелище продолжалось около получаса и весьма заинтересовало присутствовавших. Вместо вступления — первая картина, изображающая торжественное освящение и открытие дороги. Станция. Народ. Ждут. Впереди мечется солидный жандарм и наводит порядок. Наконец подходит экстренный поезд, украшенный флагами и гирляндами. Далее молебн. Митрополит во главе духовенства, кругом начальствующие лица, как живые. Вся официальная Москва. После молебна все проходят мимо зрителя к полотну, где режется лента и двигается первый поезд. Далее зритель чувствует себя едущим в поезде. Мель-

кают леса, поля, дачи, кусочки Москвы. Иллюзия полная. Чувствуется колебание вагона на стрелках, особенно на поворотах. К станции тише, наконец, остановка. Вытаскиваются в струнку жандармы, начальники станции. Сторож отгоняет большую пёструю собаку. Гуляют дамы, играют дети. Особенно сильное впечатление, когда поезд въезжает на мост. Под решётками моста темнеет, далее сразу свет и открывается горизонт. Все знакомые картины. Лента кинематографа около 300 метров («Голос Москвы», № 253, 31 окт., 1908 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 4. — С. 28)

Новые электрические дороги. — Инженер Велов обратился в губернское земство с ходатайством выдать ему концессию на сооружение электрической железной дороги от Москвы до Сергеева Посада. Дорога должна пройти по откосу земского шоссе и захватить много дачных местностей.

Концессия на постройку такой же дороги до Сергеева Посада уже предоставлена земством инженеру Пугачёвскому, но до сих пор дорога не проведена, и только в самом Посаде построено несколько зданий, да поставлены мачты для проводов (*«Голос Москвы»*, № 5, 8 янв. 1909 г.).

Вчера администрация посёлка Новоигреево, по Нижегородской ж.д., близ ст. Кусково, обратилась в губ. земскую управу с просьбой сдать администрации в аренду полосу земли по земскому шоссе — для устройства электрической ж.д. от Москвы до посёлка Новоигреево. Условия аренды земли и постройки дороги тождественны с условиями, предложенными управе инициаторами постройки такой же дороги от Москвы до Сергеева Посада (*«Раннее Утро»*, № 7, 10 янв. 1909 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 14—15. — С. 88)

Трамвай до Сергеева Посада. — Московский губернатор утвердил договор московской губернской земской управы с инженером Пугачёвским о постройке электрического трамвая от Крестовской заставы до Сергеева Посада по левому обрезу Ярославского шоссе. Договор этот состоит в следующем. Срок его 48 лет. Пугачёвский должен построить полотно дороги, станции, подвижной состав и прочее оборудование, необходимые для движения трамвая. Земство отводит землю для линии и зданий. По истечении 30 лет земство может в течение 2 лет выкупить трамвай. Если же почему-нибудь за это время земство не выкупит трамвай, то может его выкупить на 40-м году со дня договора, но уже в течение года. Сооружение линии дороги, её оборудование и открытие должно быть совершено не позже, чем через шесть лет. При этом предприниматель имеет право открывать движение не по всему участку сразу, а по отдельным его частям. По окончании договорного срока линия переходит к земству (*«Раннее Утро»*, № 152, 1909 г.).

— По нашим сведениям оказывается, что ни земство сдавать, ни губернатор утверждать не имели права, так как проектированный трамвай предполагается устроить преимущественно на обочинах и резервах казённого шоссе и притом параллельно

Московско-Сергеевскому участку казённой Архангельской ж.д., а при таких условиях необходимо разрешение высшего правительства.

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 37—38. — С. 212)

О центральном вокзале в Москве. — Работая по переустройству Московского железнодорожного узла комиссия пришла к отрицательному заключению по вопросу об устройстве Центрального пассажирского вокзала в Москве. Принимая во внимание, что для десяти железнодорожных линий, сходящихся в столице, необходима громадная площадь пространства для путей, комиссия справедливо признала, что строить вокзал в центре нет возможности, постройка же вокзала на окраине едва ли будет отвечать своему назначению.

Для пропуска транзитных пассажирских поездов комиссия полагает возможным воспользоваться соединительными путями между разными дорогами, которые утратили своё значение после открытия Московской Окружной дороги (*«Моск. Вед.»*, № 270, 20 нояб. 1908 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 5—6. — С. 44)

Проект нового грандиозного сооружения в Москве. — Вчера закончен и будет внесён в ближайшее собрание городской думы интересный доклад, составленный технической согласительной комиссией городских инженеров и инженеров М.-Курской и Николаевской железных дорог — о переустройстве соединительной ветви между последней и первой дорогами и существующих по этой линии городских проездов.

От Курского до Николаевского вокзала, взамен тоннелей и уродливых насыпей, предложено построить изящную эстакаду, состоящую из металлических колонн, поставленных в расстоянии 5 сажень друг от друга. Вся эстакада будет разделена на 30 пролётов. Вдоль всей эстакады будут навесные балконы для пешеходов, ограждённые красивой архитектурной балюстрадой.

На Каланчёвской пл., под путями соединительной ветви, расположенными на эстакаде, будут устроены три проезда: 1) против Домниковской ул., 2) против



угла Рязанского вокзала и 3) под Южным мостом. Кроме того, по Каланчёвской и Домниковской улицам будет устроен новый проезд по продолжению Мясницкой ул. и Орликова пер.

Освобождающийся при устройстве эстакады участок земли на углу Каланчёвской ул. и Южного пер. будет обращён в новый квартал, в котором может быть устроено более 40 торговых помещений. Расходы по постройке эстакады исчислены по смете в 1 800 000 руб.

Городской думе предлагается: признать этот проект «не противоречащим городским интересам» и возбудить перед правительством ходатайство об отнесении расходов по этому переустройству на счёт казны; в случае производства всех этих работ управлением Курской железной дороги отнести на счёт города остальные намеченные проектом работы на Каланчёвской пл. и прилегающих к ней проездах. С этой целью возбудить ходатайство о разрешении прокладки нового проезда по продолжению Мясницкой ул. и Орликова пер. и необходимого для этого отчуждения частных земель и построек.

Поручить городской управе представить на утверждение думы соображения о размере кредитов, потребных на приведение в соответствующий вид проездов в связи с предполагаемым переустройством соединительной ветви между Курской и Николаевской железными дорогами («*Раннее утро*», № 6, 9 янв. 1909 г.).

— Без сомнения, это сооружение весьма желательно для Москвы и вполне целесообразно. Оно даст Каланчёвской железнодорожной площади давно ожидаемое благоустройство, освободит городское движение от повторяющихся здесь задержек, поможет установлению центрального обращения поездов Окружной дороги и устранил из обсуждения, если не навсегда, то надолго, несерьёзный вопрос о Центральном пассажирском вокзале в Москве.

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 9. — С. 64)

Понижение пригородного тарифа. — Правление Московско-Киево-Воронежской (Брянской) железной дороги, вследствие многочисленных прошений со стороны дачевладельцев, по предложению

Министерства путей сообщения, с 1-го мая понизило пригородный тариф на своей дороге до прежней нормы. Пониженный тариф будет действовать до окончания дачного сезона («*Моск. Вед.*», № 108, 1909 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 44. — С. 252)

Выручка Московских городских железных дорог в 1907 г. — Общая сумма выручки всех городских линий в 1907 году составляла 4352 тыс. руб., больше против 1906 года на 991 тыс. руб. или 29 %. Такая же разница между 1906 и 1905 гг. составляла 28,5 %, а между 1905 и 1904 гг. 21,5 %. Рост выручки 1907 г. был абсолютно и относительно сильнее, чем в предыдущие годы. Этот рост в большей части обусловлен развитием сети электрических трамваев. Влияние развития электрической сети на величину выручки особенно резко выступает при расчленении трамвайных линий на две группы — конных и электрических линий. В то время как выручка электрических линий стремительно возрастает, выручка конных линий, наоборот, сильно сокращается. Это объясняется не только уменьшением длины конных линий, в силу перехода ряда последних на электрическую тягу, но и конкуренцией электрических линий, которые перенимают у конных часть пассажиров. За последние пять лет, 1903—1907 гг., выручка конных линий упала с 1948 тыс. руб. в 1903 г. до 963 тыс. руб. в 1907 году. Выручка же электрических линий возросла с 87 тыс. руб. в 1903 г. до 3389 тыс. в 1907 г. Указанный год был годом наибольшего падения выручки с конных линий и наибольшего абсолютного возрастания выручки с электрических линий. Насколько успешно шла эксплуатация конных и электрических линий, показывают данные о выручке одного вагона в день. Число вагонодней на конных линиях в прошлом году составляло 35794, а на электрических 66426. В среднем, в день на один конный вагон выручка составляла 26 руб. 89 коп., а на электрический — 51 руб. 2 коп., т. е. вдвое больше («*Вестник путей сообщения*», № 3, 1909 г.).

(Железнодорожное дело. — 1909. — № 24. — С. 144) ●