

Т. О.

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ

ПО ПОВОДУ

МОСКОВСКАГО МЕТРОПОЛИТЭНА.



МОСКВА

Товарищество „Печатня С. П. Яковлева“, Петровка, Салтыковский пер., д. Т-ва, № 9.

1913.

Нѣсколько словъ по поводу Московскаго Метрополитана:

1. Обзоръ существующихъ проектовъ.

Дешевые и быстрые городскіе пути сообщенія являются тѣмъ болѣе настоятельной потребностью для города, чѣмъ пространство его больше, населеніе гуще и дѣловая жизнь въ немъ интенсивнѣе.

Первый шагъ для удовлетворенія упомянутой потребности былъ сдѣланъ въ Москвѣ проведеніемъ трамвайной сѣти; но подобное рѣшеніе, вполнѣ достаточное для провинціальныхъ городовъ, могло лишь отчасти удовлетворить потребностямъ Москвы, съ ея большими разстояніями и быстро растущей дѣловой жизнью. Дѣйствительно, трамваи страдаютъ слѣдующими органическими недостатками, дѣлающими ихъ мало пригодными для быстрого сообщенія на *большія* разстоянія: скорость ихъ не можетъ быть велика, такъ какъ возрастанію ея препятствуютъ требованія безопасности уличнаго движенія; число остановокъ значительно, безъ чего трамваи не удовлетворяли бы своей основной роли—обслуживанію мѣстнаго движенія; наконецъ, съ возрастаніемъ движенія по трамвайнымъ линіямъ и увеличеніемъ числа ихъ, появляются неминуемыя задержки въ узловыхъ пунктахъ, тѣмъ болѣе значительныя, чѣмъ больше линій сходятся въ одномъ мѣстѣ и чѣмъ гуще движеніе по каждой изъ этихъ линій. Стоитъ только посмотреть на картину движенія въ нѣкоторые часы дня въ Лубяноско-Театральномъ узлѣ или у Красныхъ воротъ, чтобы увидѣть, насколько далеки нынѣшніе Московскіе трамваи отъ *быстраго* передвиженія при проходѣ этихъ узловъ; въ меньшей степени, задержки, и очень значительныя, наблюдаются и въ другихъ узлахъ. Немудрено, что теперь лица, дорожащія своимъ временемъ, избѣгаютъ пользоваться трамваями для дальнихъ поѣздокъ, пользуясь ими лишь для такихъ поѣздокъ, которыя не сопряжены съ пересѣченіемъ большихъ узловъ, т. е. поѣздокъ на сравнительно короткія разстоянія. Для дальнихъ же поѣздокъ предпочитаютъ извозчики или таксомоторы.

Съ каждымъ годомъ медленность трамвайной бѣды по сильно загруженнымъ линиямъ и узламъ можетъ только возрастать, и это, несомнѣнно, самымъ вреднымъ образомъ отражается на удобствахъ населенія Москвы и его „подвижности“.

Между тѣмъ, можно совершенно опредѣленно сказать, что Москва нынѣ созрѣла для проведенія „городскихъ дорогъ большой скорости“ или „метрополитановъ“; подтвержденіе этому мы видимъ въ тѣхъ трехъ проектахъ, которые теперь составлены—проектъ Городской Управы, инж. Руина и инж. Кнорре.

Всѣ эти проекты предвидятъ проведеніе трехъ діаметральныхъ линій (въ проектѣ инж. Руина эти линіи разбиваются на три очереди) и имѣютъ чрезвычайно характерную особенность—совмѣщеніе по линиямъ городскихъ дорогъ движенія не только городского, но и пригороднаго; къ этимъ двумъ родамъ движенія проектъ инж. Руина присоединяетъ еще движеніе по кольцу Окружной дороги и товарное; возможность кольцевого и товарнаго движенія предвидѣна также проектомъ инж. Кнорре. Оставляя, пока, въ сторонѣ движеніе двухъ послѣднихъ категорій и касаясь только совмѣщенія движенія пригороднаго и городского, нельзя не притти къ заключенію, что подобное совмѣщеніе имѣетъ цѣлый рядъ отрицательныхъ сторонъ и лишь весьма проблематичную положительную. Разсмотримъ эти невыгоды и выгоды совмѣщенія двухъ различныхъ родовъ движенія.

Пропускъ пригороднаго движенія по городскимъ путямъ предполагаетъ необходимость электрификаціи соответственныхъ желѣзнодорожныхъ линій, т.-е. въ данномъ случаѣ, дорогъ Николаевской, Александровской, Ярославской, Курской, Нижегородской и Казанской. Стоимость такой электрификаціи весьма велика, тѣмъ болѣе, что съ ней неминуемо связано то или иное путевое переустройство; это было бы еще не столь большой бѣдой, если бы, дѣйствительно, въ электрификаціи всѣхъ перечисленныхъ дорогъ встрѣчалась настоятельная надобность; однако, дѣло еще до этого не дошло и для нѣкоторыхъ дорогъ электрификація будетъ весьма и весьма преждевременной, а, слѣдовательно, и прямо убыточной. Дороги же, остающіяся не электрифицированными и не примыкающими къ метрополитану (Виндавская, Савеловская, Брянская и Павелецкая), будутъ, очевидно, поставлены въ чрезвычайно невыгодныя условія конкуренціи, такъ какъ линіи метрополитана первой очереди къ нимъ и не подходятъ. Казалось бы, много проще предоставить выборъ момента электрификаціи отдѣльныхъ дорогъ ихъ Правленіямъ или Управленіямъ, въ зависимости отъ дѣйствительной потребности, до наступленія которой въ распоряженіи дороги имѣется еще много средствъ, позволяющихъ улучшить пригородное движеніе, т.-е. ускорить и участить его. Если даже предположить, что дороги, электрифицируемыя по имѣющимся тремъ проектамъ въ первую очередь, могутъ обойтись существующими путями съ частичнымъ лишь переустройствомъ станцій, то и въ этомъ случаѣ электрификація каждой дороги обойдется около 5—6 милліоновъ, включая сюда и подвижной составъ и долю расходовъ на центральную стан-

цію, а всего въ 30—35 миллионъ руб. Думается, что тратить такую сумму слѣдуетъ съ весьма большой осторожностью и только въ случаѣ дѣйствительной необходимости.

Далѣе, на сцену выступаетъ вопросъ о габаритѣ; если дѣлать тоннель метрополитена рассчитаннымъ на габаритъ подвижного состава нормальной колеи, то, конечно, вопросъ рѣшится вполне удовлетворительно. Однако, подобное простое рѣшеніе влечетъ за собой настолько существенное увеличеніе стоимости тоннелей, что всѣ проекты отъ него отказываются и предпочитаютъ строить вагоны для метрополитена съ уменьшеннымъ габаритомъ. Результатъ такого рѣшенія вопроса ясенъ—во первыхъ, пропадаютъ даромъ прицѣпные вагоны пригородныхъ дорогъ, а, во-вторыхъ, число мѣстъ въ поѣздѣ метрополитена будетъ меньше, чѣмъ въ поѣздѣ, идущемъ не заходя на него, примѣрно, на 30% и, потому, вмѣсто отправки *двухъ* поѣздовъ нормальнаго габарита, придется отправлять *три* поѣзда уменьшеннаго габарита, а этой перегрузки въ извѣстные часы дня нѣкоторые дороги не смогутъ выдержать безъ постройки третьяго и четвертаго путей, что, конечно, ляжетъ громаднымъ накладнымъ расходомъ на строительную стоимость метрополитена. Уменьшеніе габарита вызоветъ и серьезные затрудненія въ постройкѣ пассажирскихъ платформъ; послѣднія, для быстрой высадки и посадки пассажировъ, должны быть высокаго типа и, разумѣется, приспособлены для вагоновъ нормальнаго габарита; при подходѣ же къ нимъ поѣзда съ вагонами уменьшеннаго габарита, между послѣдними и платформой остается большой зазоръ, не только неудобный, но и въ высшей степени опасный для пассажировъ; всѣ мѣры, предположенныя для заполнения этого зазора, или совершенно непрактичны (откидной бортъ платформы), или дороги и опасны (особые рельсы для поѣздовъ уменьшеннаго габарита). Какъ будто приходится или отказаться отъ высокихъ платформъ, значительно ухудшая условія посадки и высадки пассажировъ, или же выдѣлить для движенія поѣздовъ, идущихъ на метрополитенъ, спеціальныя пути на всѣхъ пригородныхъ дорогахъ, что, разумѣется, непомерно дорого.

Переходъ вагоновъ съ метрополитена на пригородные пути влечетъ за собой и болѣе дорогую конструкцію подвижного состава, такъ какъ необходимо утеплить его и снабдить уборными; при проходѣ вагоновъ только въ предѣлахъ метрополитена, идущаго почти сплошь тоннелями, достаточно одиночной обшивки и одиночныхъ рамъ, что совершенно недопустимо при загородномъ движеніи зимой.

Густой графикъ метрополитена, несомнѣнно, не будетъ въ состояніи выдерживать опозданій поѣздовъ; а такія опозданія скорѣе всего могутъ встрѣтиться у пригородныхъ поѣздовъ, идущихъ по пути съ болѣе частымъ ремонтомъ, чѣмъ путь метрополитена, и задерживаемыхъ паровыми поѣздами. Отсюда ясна необходимость оставленія въ графикѣ ряда промежутковъ для опаздывающихъ (а также и для факультативныхъ) поѣздовъ, что, конечно, не можетъ особенно хорошо вліять на нормальное число поѣздовъ, проходящихъ по метрополитену. Предполагая промежутки между поѣздами въ

2 минуты и только 20% на факультативъ, мы получимъ нормальную часовую пропускную способность метрополитена въ 24 пары поѣздовъ; для діаметра, на который выходятъ поѣзда дорогъ Ярославской и М.-Казанской, поѣзда одного направленія этихъ дорогъ займутъ 2/3 графика въ часы наибольше интенсивнаго движенія (8 поѣздовъ предвидѣны графикомъ М.-Казанской ж. д. на 1920 г., не считая поѣздовъ линіи Люберцы-Арзамасъ; такое-же число слѣдуетъ ожидать и по Ярославской дорогѣ; если—бы считать, что все поѣзда пойдутъ по метрополитену, то, въ виду меньшей нагрузки таковыхъ поѣздовъ, число ихъ должно было-бы быть увеличено до 12, т. е. ими былъ бы занятъ весь графикъ, но можно предположить, что часть поѣздовъ пойдетъ по прежнему съ вокзаловъ, не заходя на метрополитенъ, какъ объ этомъ будетъ сказано ниже). Что же остается для чисто-городского движенія? Только восемь паръ поѣздовъ, и то въ лучшемъ случаѣ.

Наконецъ, существеннымъ недостаткомъ является и смѣшанное хозяйство, неизбежное при пользованіи метрополитеномъ для пригородныхъ поѣздовъ; дѣйствительно, или подвижной составъ метрополитена пойдетъ на пригородные участки желѣзныхъ дорогъ, или наоборотъ. Для всякаго ясно, что подобная смѣшанность хозяйства поведетъ къ дѣлому ряду недоразумѣній и административнаго, и финансоваго характера.

Все перечисленныя неудобства усугубляются для даннаго случая еще и тѣмъ, что примыканіе городскихъ діаметровъ къ нѣкоторымъ пригороднымъ дорогамъ происходитъ не черезъ вокзалы послѣднихъ, а въ нѣсколькихъ верстахъ отъ нихъ. Всегда будетъ значительный контингентъ пассажировъ, для которыхъ отправленіе съ вокзаловъ удобнѣе, чѣмъ съ метрополитена, на основаніи цѣлага ряда соображеній (хотя-бы, напримѣръ, для пассажировъ съ багажемъ) и число этихъ пассажировъ будетъ постоянно мѣняться; слѣдовательно, опредѣленіе числа поѣздовъ, предназначенныхъ для нихъ и не идущихъ на метрополитенъ, крайне трудно, такъ что дорогамъ придется оставлять въ своихъ графикахъ значительный запасъ на такіе поѣзда, идущіе съ головныхъ вокзаловъ, что опять-таки неминуемо поведетъ къ постройкѣ 3 и 4 путей.

Какія-же достоинства представляетъ собой способъ совмѣщенія на діаметральныхъ линіяхъ пригороднаго и городского движенія? Единственное достоинство этого способа заключается въ отсутствіи пересадки пассажировъ, неизбежной при сохраненіи за метрополитеномъ чисто городского характера. Разумѣется, это достоинство чрезвычайно важное, такъ какъ первая обязанность метрополитена заключается въ предоставленіи пассажирамъ максимума удобства; но, къ сожалѣнію, удобство, предоставляемое проникновеніемъ пригородныхъ поѣздовъ въ глубь города, весьма проблематично, такъ какъ пассажиру приходится считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что онъ не во всякій поѣздъ метрополитена можетъ попасть, а лишь въ идущій на опредѣленную дорогу. Это повлечетъ за собой тѣсноту и давку при посадкѣ и высадкѣ какъ разъ въ наиболѣе населенныхъ пунктахъ, тогда какъ, при метрополитенѣ съ чисто городскимъ движеніемъ, пассажиръ можетъ подѣхать къ вокзалу

на любомъ поѣздѣ, нагрузка въ которомъ, конечно, будетъ несравненно болѣе равномѣрна. Если измѣрять удобства пассажировъ при пересадкѣ съ метрополитѣна на пригородный поѣздъ и обратно тѣмъ-же масштабомъ, при которомъ производятся нынѣ такія пересадки съ поѣздовъ на трамвай и обратно, то, разумѣется, удобства эти будутъ весьма малы. Но подземныя линіи метрополитѣна могутъ быть проложены безъ значительныхъ дополнительныхъ расходовъ и подъ пассажирскими платформами пригородныхъ поѣздовъ, съ которыми онѣ будутъ сообщаться удобными лѣстницами и лифтами. Давки, обычной нынѣ у привокзальныхъ трамвайныхъ остановокъ, не будетъ, потому что число мѣстъ въ поѣздѣ метрополитѣна несравненно больше, чѣмъ въ 1—2 трамвайныхъ вагонахъ, и пассажиры, прибывшіе въ Москву, смогутъ удобно размѣститься въ 1—2 поѣздахъ метрополитѣна. Какая-же можетъ быть рѣчь о неудобствѣ для пассажировъ при такихъ условіяхъ?

Такимъ образомъ, можно съ полной опредѣленностью сказать, что совмѣщеніе пригороднаго и городского движенія на линіяхъ метрополитѣна даетъ очень небольшія удобства пассажирамъ по сравненію съ движеніемъ только городскимъ на этихъ линіяхъ, но, зато, представляетъ рядъ такихъ неудобствъ техническихъ и эксплуатаціонныхъ, такъ невыгодно въ финансовомъ отношеніи, что отъ него необходимо отказаться. Къ этому выводу давно уже пришли въ Западной Европѣ и Америкѣ, гдѣ имѣется большой опытъ съ постройкой метрополитѣновъ. На какой бы городъ ни посмотрѣть, мы всюду увидимъ, что метрополитѣнъ въ немъ предназначенъ исключительно для городского движенія. Исключенія изъ этого представляютъ Берлинская и Вѣнская Stadtbahn и нѣкоторыя изъ Лондонскихъ дорогъ; однако, условія работы этихъ дорогъ настолько своеобразны, что къ нимъ, кромѣ Лондонскихъ, не можетъ быть примѣнено даже названіе метрополитѣновъ. Берлинская Stadtbahn была построена, какъ извѣстно, въ цѣляхъ преимущественно стратегическихъ, для пропуска дальнихъ поѣздовъ съ запада на востокъ и обратно; поэтому и габаритъ у нея нормальный, чего было легко достигнуть при надземномъ проведеніи дороги, недопустимомъ въ широкихъ размѣрахъ для метрополитѣновъ. Далѣе, Stadtbahn имѣетъ 4 пути, изъ коихъ два предназначены для немногочисленныхъ дальнихъ поѣздовъ и для всѣхъ пригородныхъ, другіе же два—для диаметральныхъ и кольцевыхъ. Такимъ образомъ, здѣсь имѣется полное раздѣленіе движенія городского отъ пригороднаго и общаго въ нихъ только то, что обѣ пары путей идутъ общимъ полотномъ. Наконецъ, администрація дорогъ городской, окружной и прилегающихъ дальнихъ и пригородныхъ сосредоточена въ однѣхъ общихъ рукахъ казны, почему отпадаетъ большой вопросъ о смѣшанномъ хозяйствѣ. Если-бы оказалось, что Stadtbahn удовлетворяетъ современнымъ требованіямъ, то, конечно, и остальные Берлинскія городскія дороги были бы построены по ея типу; однако, ничего подобнаго нѣтъ и всѣ построенныя, строящіяся и проектированныя линіи Берлинской Hoch-und Untergrundbahn являются линіями съ исключительно городскимъ движеніемъ. Городское-же движеніе исключительно примѣняется и на второмъ,

только что построенномъ, Германскомъ метрополитэнѣ — Гамбургской Hochbahn.

Говорить о Вѣнской Stadtbahn не приходится, такъ какъ она представляетъ собой лишь значительно ухудшенное изданіе Берлинской.

Въ Лондонѣ совмѣщеніе городского и пригороднаго движенія встрѣчается на нѣкоторыхъ линіяхъ, но при этомъ, большей частью, пригородные поѣзда съ головныхъ вокзаловъ соответствующихъ дорогъ вовсе не отправляются и вѣ метрополитэна пригородное движеніе совершается по особымъ путямъ. Габаритъ нормального типа, а линіи съ уменьшеннымъ габаритомъ не пускаютъ пригородныхъ поѣздовъ. Количество пригородныхъ поѣздовъ, идущихъ по линіямъ метрополитэна, почти вдвое меньше количества поѣздовъ городскихъ, идущихъ по тѣмъ-же линіямъ.

Кромѣ движенія городского и пригороднаго, проектъ инженера Руина предвидитъ еще движеніе по діаметральнымъ линіямъ поѣздовъ Окружной дороги, что связано съ электрификаціей послѣдней, при чемъ электрическая тяга вводится какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія. Разсматривая условія движенія по Окружной дорогѣ, необходимо притти къ заключенію, что развитію движенія по ней мѣшаютъ два фактора: во первыхъ, отсутствіе связи ея съ центромъ города, что тормозитъ пассажирское движеніе, а, во-вторыхъ, отсутствіе подъѣздныхъ путей, рельсовыхъ и шоссейныхъ (или мощеныхъ), къ станціямъ, что не позволяетъ развиваться мѣстному товарному движенію. Что-же касается до пропускной способности Окружной дороги, то она громадна и до сего времени далеко не использована.

Устроивъ удобное соединеніе кольца Окружной дороги съ центромъ города, можно вполнѣ разсчитывать на быстрое возрастаніе пассажирскаго движенія по ея сѣверному полукольцу, тогда какъ южное, проходящее черезъ свалки и фабричныя поселенія, врядъ ли будетъ развиваться въ этомъ отношеніи. Если—бы линіи метрополитэна были въ нѣсколькихъ мѣстахъ дотянуты до станцій Окружной дороги, то задача была-бы рѣшена просто и, притомъ, безъ громадныхъ затратъ на электрификацію дороги, потому что она свободно можетъ пропустить при паровой тягѣ необходимое количество пассажирскихъ поѣздовъ; пересадка на послѣдніе съ поѣздовъ метрополитэна и обратно можетъ совершаться съ тѣми-же удобствами, что и на головныхъ вокзалахъ сходящихся въ Москвѣ дорогъ, и Окружная дорога будетъ поставлена съ ними въ совершенно одинаковыя условія въ отношеніи пригороднаго движенія. Правда, при этомъ потребуется лишній расходъ на продленіе нѣкоторыхъ линій метрополитэна до кольца Окружной дороги, но, такъ какъ упомянутое продленіе пройдетъ по районамъ, или довольно густо заселеннымъ, или часто посѣщаемымъ жителями Москвы (напримѣръ, Петровскій паркъ и Сокольники), то этотъ лишній расходъ

окупится лишним количеством пассажиров, пользующихся метрополитеномъ, тѣмъ болѣе, что продленіе до Окружной дороги можетъ быть сдѣлано не дорого стоящими туннелями, а открытымъ полотномъ. Такимъ образомъ, для усиленія пассажирскаго движенія, электрификація Окружной дороги совершенно не нужна; очевидно, еще менѣе она нужна для упорядоченія мѣстнаго товарнаго движенія, такъ какъ послѣднее тормозится только отсутствіемъ удобныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ, не только рельсовыхъ паровыхъ, но и гужевыхъ.

Инж. Руинъ указываетъ, что электрическая тяга будетъ весьма удобна для передачи на Окружную дорогу по соединительнымъ вѣтвямъ, имѣющимъ слишкомъ большіе уклоны и крутые радіусы. Если, дѣйствительно, опытъ показалъ, что нѣкоторыя изъ вѣтвей не могутъ пропускать полностью требуемаго количества вагоновъ за одинъ разъ и его приходится подавать въ два приѣма, то прибѣгать для устраненія подобнаго неудобства къ электрификаціи значитъ, выражаясь грубо, стрѣлять изъ пушки по воробьямъ. Уклоны на вѣтвяхъ настолько мало разнятся съ уклонами Окружной дороги, что бѣдѣ можно помочь много проще и дешевле—путемъ примѣненія двойной тяги или подталкивающихъ паровозовъ.

Итакъ, вполне присоединяясь къ идеѣ инж. Руина о необходимости улучшенія и оживленія движенія на Окружной дорогѣ, слѣдуетъ признать предлагаемый имъ способъ для этой цѣли несоразмѣрно дорогимъ и неотвѣчающимъ обстоятельствамъ дѣла.

Остается еще подача по путямъ метрополитена товарныхъ вагоновъ во внутрь города. Сама по себѣ такая подача крайне желательна, но нѣтъ необходимости приспособлять для этого пути метрополитена, а гораздо проще использовать для подачи товарныхъ вагоновъ обыкновенные трамвайные пути, съ укладкой соответственныхъ рельсъ. Дѣйствительно, подача вагоновъ по метрополитену можетъ производиться только ночью, а при маломъ уличномъ ночномъ движеніи совершенно незначѣмъ производить непременно подачу въѣ уровня улицъ. Разумѣется, не всѣми существующими трамвайными линіями можно воспользоваться для подачи товарныхъ вагоновъ, но даже устройство новыхъ линій, специально для этой цѣли приспособленныхъ, будетъ дешевле, чѣмъ соответственное расширение габарита метрополитена и устройство его связи съ путями желѣзныхъ дорогъ. Такимъ именно образомъ рѣшается вопросъ Городской проектъ и это рѣшеніе слѣдуетъ признать наиболѣе цѣлесообразнымъ.

Существуетъ, впрочемъ, еще одинъ проектъ, который поставилъ товарное городское движеніе во главу угла—такъ называемый „американскій“ проектъ (гг. Гофа и др.). Этотъ проектъ предвидитъ устройство въ центрѣ города громадной центральной станціи для поѣздовъ товарныхъ, пассажирскихъ дальнихъ и пригородныхъ, при чемъ цѣлей внутригородскаго сообщенія онъ не преслѣдуетъ. Не касаясь технической выполнимости проекта, по которому всѣ поѣзда чуть-ли не всѣхъ Московскихъ дорогъ пойдутъ по двумъ парамъ путей, необходимо указать на то, что центрированіе всѣхъ

железнодорожных операций очень удобно для не слишком больших городов, где, в виду незначительной площади последних, центральные вокзалы устраиваются на какой-либо из городских окраин, но в больших городах, и, в частности, в такой „дистанции огромного размера“, как Москва, применение общих вокзалов, неизбежно связанное с расположением их в центре города, совершенно недопустимо и решительно нигде не применяется. Действительно, при расположении главного вокзала в центре города, т. е. в пункте и без того весьма бойком, движение по прилежащим улицам до такой степени будет стеснено, что этого не смогут искупить удобства, доставляемые части пассажиров, благодаря более близкому разстоянию до вокзала. Трамвайное движение в центре города по необходимости прекратится, а метрополитенное будет весьма усложнено. Расположение товарных устройств стянеть в наиболее оживленную часть города ломовое движение, представляющее собой уже теперь настоящий бич Москвы. Между тем, при подаче товарных вагонов по трамвайным путям и при устройстве рынка пищевых продуктов на Болотной площади (по Городскому проекту) товарное движение распыляется, производится только ночью и мало затрагивает ту часть города, где происходит наиболее интенсивное пассажирское движение, доставляя, в то-же время, достаточныя удобства товарополучателям и отправителям. Устройство метрополитеновъ, пересекающихся в центре города, дает совершенно достаточныя удобства пассажирам и без всякаго центрального вокзала, а для железных дорог наличие последнего никакых удобств не представит.

Все сказанное заставляет отнести вполне отрицательно къ „американскому“ проекту, по поводу котораго одним из начальников дорог Московскаго узла былъ предложенъ вопросъ: „для кого и для чего этотъ проектъ нуженъ?“. Вопросъ этотъ, вѣроятно, такъ и останется безъ отвѣта.

2. Выборъ направленія линій метрополитэна.

Какъ уже сказано выше, направленіе линій метрополитэна идетъ по диаметрамъ, соединяющимъ отдѣльные вокзалы и, естественно, пересекающимся въ центрѣ. Въ этомъ предположеніи составлены всѣ проекты метрополитэна, изъ которыхъ Городской, надо полагать, является наиболѣе согласованнымъ съ потребностями движенія и поэтому его приходится брать за основу и для метрополитэна, сооружаемаго для цѣлей исключительно городского движенія, хотя бы онъ попутно обслуживалъ и Окружную дорогу.

Три диаметра Городскаго проекта направляются (включая сюда и укладку второй очереди): первый отъ Брянскаго вокзала до Каланчевской площади (вокзалы Ярославскій и Казанскій); второй отъ Александровскаго вокзала, съ вѣтвью къ Савеловскому вокзалу, до примыканія М.-Курской и Нижегородской дороги у Покровской заставы; третій отъ Виндавскаго вокзала,

съ примыканіемъ тамъ-же къ Николаевской дорогѣ, до Павелецкаго вокзала.

Эти діаметры не вполне удовлетворяютъ требованіямъ, изложеннымъ въ главѣ 1-ой, благодаря тому, во-первыхъ, что они обходятъ вокзалы дорогъ Николаевской, М.-Курской и Нижегородской, а, во-вторыхъ, что они нигдѣ не доходятъ до Окружной дороги. Чтобы упомянутыя требованія были выполнены, необходимы нѣкоторыя измѣненія и дополненія въ трассѣ Городскихъ діаметровъ.

Первый діаметръ можетъ быть продленъ до остановочнаго пункта Потылиха Окружной дороги и далѣе, до Воробьевыхъ горъ, обслуживая, такимъ образомъ, одну изъ наиболѣе красивыхъ, но мало посѣщаемыхъ за бездорожьемъ, окрестностей Москвы. Этотъ участокъ можетъ весь итти обыкновеннымъ полотномъ, но по своему значенію уступаетъ всеѣмъ другимъ, а потому можетъ быть сооруженъ въ послѣднюю очередь. Въ другомъ концѣ діаметра онъ долженъ быть спроектированъ такъ, чтобы могъ обслуживать все три вокзала Каланчевской площади (Ярославскій, Николаевскій и Казанскій), и далѣе былъ продленъ тоннелемъ до Сокольниковъ, а затѣмъ — открытымъ полотномъ до ст. Бѣлокаменная или Черкизово Окружной дороги, что, попутно, позволитъ обслужить село Богородское и, при направленіи къ ст. Черкизово, одноименное село.

Второй діаметръ долженъ быть продленъ по Петербургскому шоссе, открытымъ полотномъ, до ст. Серебряный Боръ Окружной дороги, при чемъ попутно обслуживается дачный районъ села Зыкова и Петровскій паркъ, равно какъ доставляется удобное сообщеніе къ бѣгамъ и скачкамъ. Въ другомъ концѣ направленіе діаметра кореннымъ образомъ измѣняется, такъ какъ конечнымъ его пунктомъ будетъ уже не мѣстность близъ Покровской заставы, а вокзалъ Московско-Курской и Нижегородской дорогъ. Вдаваться въ детали этого измѣненія направленія мы не будемъ, т. к. выборъ его трассы можетъ быть различнымъ.

Третій діаметръ необходимо долженъ отдѣлится отъ себя вѣтвь къ Каланчевской площади, взамѣнъ ранѣе проектированнаго соединенія съ Николаевской дорогой, благодаря чему обслуживаніе вокзаловъ этой площади будетъ производиться двумя діаметрами, что чрезвычайно важно для удобства пассажировъ. Соединеніе третьяго діаметра съ Окружной дорогой можетъ быть сдѣлано или у ст. Владыкино, или у ст. Росткино. Въ обоихъ этихъ случаяхъ продолженіе третьяго діаметра къ сѣверу отъ Виадавскаго вокзала можетъ быть сдѣлано открытымъ полотномъ и обслуживать сильно населенный пригородный районъ.

Какъ видно изъ прилагаемаго бѣлаго описанія, чисто-городской метрополитѣнъ будетъ нагруженъ неравномѣрно: части линій, идущія отъ большихъ вокзаловъ къ центру, будутъ работать несравненно интенсивнѣе, чѣмъ части на окраинѣ города и за городомъ. Поэтому, и нѣкоторые поѣзда должны обращаться только на болѣе интенсивно работающихъ участкахъ.

3. Взаимоотношеніе трамвая и метрополитэна. Муниципализація послѣдняго.

Однимъ изъ главныхъ доводовъ противниковъ метрополитэна служитъ указаніе на убыточность его для существующихъ трамвайныхъ линій. Однако, эта убыточность весьма проблематична, какъ можно судить, во-первыхъ, по примѣру западно-европейскихъ городовъ, а, во-вторыхъ, на основаніи слѣдующихъ соображеній: роль метрополитэна и трамвая совершенно различна и они не исключаютъ взаимно другъ друга, а дополняютъ. Прежде всего, число остановокъ трамвая несравненно больше остановокъ метрополитэна; такъ, напримѣръ, на діаметрѣ Брянскій вокзалъ—Каланчевская площадь число остановокъ, кромѣ концевыхъ, равно 7 для метрополитэна (Смоленскій рынокъ, Арбатская площадь, Манежъ, Театральная площадь, Лубянская площадь, Мясницкія ворота, Красныя ворота) и 22 для трамвая, къ которымъ надо прибавить еще 3—4, не такъ давно уничтоженныя и могущія быть съ успѣхомъ возстановленными для удобства пассажировъ. Очевидно, что многіе изъ послѣднихъ будутъ пользоваться трамваями, какъ подъѣзднымъ путемъ между ихъ мѣстомъ жительства или службы и ближайшей остановкой метрополитэна; еще болѣе это относится къ трамваямъ, не совпадающимъ съ линіями метрополитэна, и только примыкающимъ къ нимъ, или совпадающимъ лишь частично. Принявъ же во вниманіе возрастаніе подвижности Московскаго населенія, обусловливаемое проведеніемъ метрополитэна, слѣдуетъ признать, что и число подъѣзжающихъ къ послѣднему и обратно пассажировъ, пользующихся трамваями, будетъ расти болѣе или менѣе пропорціонально.

Далѣе, метрополитэномъ врядъ-ли будутъ пользоваться въ значительномъ количествѣ пассажиры, ѣдущіе на близкое разстояніе, отчасти изъ за болѣе высокаго тарифа, а преимущественно потому, что на короткихъ разстояніяхъ выигрышъ во времени при проѣздѣ по метрополитэну будетъ очень невеликъ, особенно принявъ во вниманіе необходимость спуска въ тоннель и подъема изъ него и покупки билета на перронѣ.

Такимъ образомъ, на ростъ числа трамвайныхъ пассажировъ малаго разстоянія метрополитэнтъ будетъ оказывать не вредное, а, наоборотъ, полезное вліяніе. Разумѣется, при поѣздкахъ на дальнія разстоянія дѣло будетъ обстоятъ иначе, и число трамвайныхъ пассажировъ, ѣдущихъ черезъ весь городъ по линіямъ, совпадающимъ съ направленіемъ метрополитэна, неизбежно падетъ; однако, эта категория пассажировъ самая невыгодная, какъ оплачивающая наиболѣе дешево одну пассажиро-версту, а потому убытокъ отъ уменьшенія такихъ пассажировъ компенсируется болѣе быстрымъ ростомъ пассажировъ ближняго слѣдованія, такъ что, въ общей сложности, приростъ дохода отъ трамвайныхъ пассажировъ останется почти безъ измѣненій.

Дѣйствительно опасной и гибельной конкуренціи метрополитѣна будетъ для московскихъ извозчиковъ; но, мнѣ кажется, и съ точки зрѣнія городского благоустройства, и съ точки зрѣнія обывательскихъ удобствъ, эту конкуренцію надо только привѣтствовать.

Другимъ возраженіемъ противъ метрополитѣна служить его дороговизна; этимъ доводомъ пользуются и для того, чтобы представить постройку метрополитѣна средствами города невозможной и указать на необходимость постройки его какимъ-либо частнымъ обществомъ.

Здѣсь затрагивается уже вопросъ о правѣ пользованія городскими нѣдрами для постройки метрополитѣна. Городъ стоитъ на той точкѣ зрѣнія, что метрополитѣнъ—предпріятіе по существу городское, а потому и право его постройки принадлежитъ городу Москвѣ. Противники этого взгляда утверждаютъ, что метрополитѣнъ есть лишь одно изъ звеньевъ Московскаго желѣзнодорожнаго узла и, какъ таковое, долженъ строиться по общему для всѣхъ Россійскихъ дорогъ порядку. И, дѣйствительно, если желаютъ соединить метрополитѣнъ съ пригородными участками подмосковныхъ дорогъ, то вторая точка зрѣнія имѣетъ за собой извѣстную почву, хотя, разумѣется, государственной важности метрополитѣнъ не представляетъ, потому что по нему нельзя пускать ни дальнихъ пассажирскихъ, ни товарныхъ, ни воинскихъ поѣздовъ. Къ этому слѣдуетъ прибавить и то соображеніе, что обслуживание не только внутри—городской сѣти, но и пригородныхъ участковъ сперва шести, а потомъ и десяти, магистральныхъ линій есть дѣло громадной сложности, требующее обширной администраціи и дорого стоящее по своей эксплуатаціи; естественно, что частное общество, ad hoc учрежденное, будетъ въ состояніи лучше справиться съ возложенными на него обширными задачами, чѣмъ городъ, въ хозяйствѣ котораго такая желѣзнодорожная внѣгородская часть будетъ поневолѣ занимать подчиненное положеніе.

Совершенно иначе будетъ обстоять дѣло, если метрополитѣнъ будетъ построенъ только для городского движенія; въ этомъ случаѣ, стоимость его будетъ много меньше, онъ будетъ и по существу предпріятіемъ чисто городскимъ, съ несравненно болѣе простымъ хозяйствомъ, чѣмъ при метрополитѣнѣ, пропущающемъ и пригородное движеніе. Можно быть увѣреннымъ, что всѣ признаютъ преимущественныя права города Москвы на метрополитѣнъ, не затрагивающій интересовъ ни казенныхъ, ни частныхъ дорогъ и съ ними нигдѣ не связанный. Городъ будетъ полнымъ хозяиномъ всей своей желѣзнодорожной сѣти и отъ него всецѣло будетъ зависѣть урегулированіе взаимоотношеній метрополитѣна и трамвая, въ дѣлѣ постройки и эксплуатаціи котораго онъ показалъ себя съ такой хорошей стороны. Но, чтобы для города было возможнымъ сохранить за собой и метрополитѣнъ, необходимо отказаться отъ пуска по нему пригороднаго движенія, памятуя хорошую старую пословицу о погонѣ за двумя зайцами.

Т. О.