

А. 487

~~702~~

ЗАПИСКА

объ окружныхъ городскихъ желѣзныхъ дорогахъ
вообще и, въ частности, о Московской Окружной
желѣзной дорогѣ,

ПРЕДСТАВЛЕННАЯ

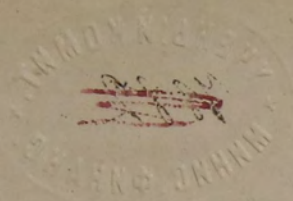
въ КОММИССІЮ МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ

А. ГОРЧАКОВЫМЪ и А. ПОРОХОВЩИКОВЫМЪ.

МОСКВА.

ТИПОГРАФІЯ ИГНАЦИУСЪ.

1876.



100

Д. 487.

~~487~~

ЗАПИСКА

объ окружныхъ городскихъ желѣзныхъ дорогахъ
вообще и, въ частности, о Московской Окружной
желѣзной дорогѣ,

ПРЕДСТАВЛЕННАЯ

ВЪ КОММИССИЮ МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ

А. ГОРЧАКОВЫМЪ и А. ПОРОХОВЩИКОВЫМЪ.

*Изъ доклада Коммисіи о пользахъ и нуждахъ обще-
ственныхъ, 23 Февраля 1870 г.*

«.....Всѣмъ извѣстно, что въ послѣдніе годы, съ устрой-
ствомъ примыкающихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ,
«послѣдовало существенное измѣненіе въ торговомъ и
«промышленномъ ея движеніи....., и потому всякое
«предпріятіе, котораго послѣдствіемъ было бы привлече-
«ніе ихъ (окраинъ города) къ участию въ выгодахъ
«усиленнаго торговаго движенія, имѣетъ полное право на
«поощреніе, какъ дѣло общественнаго интереса.....»

Предсѣдатель: Ю. Самаринъ.

Члены Коммисіи:

- И. Губеръ.
- Е. Люминарскій.
- Д. Филимоновъ.
- П. Баташевъ.
- К. Солдатенковъ.
- Н. Баклановъ.
- Н. Цвировъ.
- Н. Ветчинкинъ.
- В. Аксеновъ.
- Кн. Н. Мещерскій.
- В. Вишняковъ.
- С. Карцевъ.

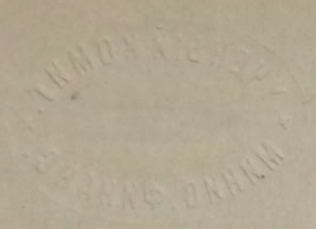
МОСКВА.

ТИПОГРАФІЯ ИГНАЦИУСЪ.

1876.

39

Библиотека ИБФ СССР



ЗАПИСКА

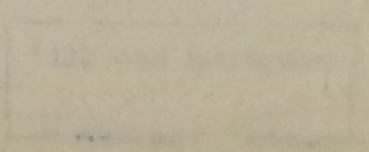
Объяснение в отношении Московской Округной
Железной дороги

Исследование Московской Округной Железной
Дороги

Дозволено Цензурою. Москва. Марта 18-го дня 1876 года.

88272

И. П. Павлов
Н. П. Павлов
К. П. Павлов
М. П. Павлов
С. П. Павлов
В. П. Павлов
А. П. Павлов
Д. П. Павлов
Е. П. Павлов
З. П. Павлов
И. П. Павлов
Н. П. Павлов
К. П. Павлов
М. П. Павлов
С. П. Павлов
В. П. Павлов
А. П. Павлов
Д. П. Павлов
Е. П. Павлов
З. П. Павлов



СОДЕРЖАНІЕ.

	<i>Стран.</i>
Вступленіе	7
I. Общее значеніе окружных городских желѣзныхъ дорогъ.	
Необходимость подробнаго изложенія общаго взгляда на значеніе окружныхъ дорогъ	9
1. Что слѣдуетъ разумѣть подъ названіемъ окружной городской желѣзной дороги?	
Общее значеніе услуги желѣзной дороги.	—
Примѣры услуги всякой желѣзной дороги для мѣстности, по которой она пролегаетъ	—
Выводъ изъ этихъ примѣровъ	11
Примѣры услуги всякой желѣзной дороги для отдаленныхъ мѣстностей. Выводъ изъ этихъ примѣровъ.	12
Примѣры услуги окружной городской желѣзной дороги для мѣстностей, расположенныхъ внѣ ея очертанія	—
Выводъ изъ этихъ примѣровъ.	15
Примѣры услуги окружной городской желѣзной дороги для мѣстностей, расположенныхъ внутри ея очертанія.	16
Выводъ изъ этихъ примѣровъ.	17
Объ услугѣ окружной дороги для передвиженія пассажировъ	—
Общій выводъ изъ разсмотрѣнія вопроса что слѣдуетъ разумѣть подъ именемъ окружной городской желѣзной дороги	—
2. Какія бываютъ или могутъ быть причины построенія окружной городской желѣзной дороги?	
Подраздѣленіе причинъ. Главныя причины: населенность города, его промышленность и разстояніе окраинъ города отъ его центра	19
Выводъ.	20
Общія причины: увеличеніе запроса на передвиженія до степени, превышающей предложенія; недостаточность перевозочныхъ средствъ и неудовлетворительность внутреннихъ городскихъ путей сообщенія.	—

Окружная дорога, какъ послѣднее звено мѣстныхъ городскихъ путей сообщенія. Значеніе вѣтвей.	22
Ближайшія или случайныя причины. Лондонъ, Парижъ, Берлинъ, Москва, Константинополь, Вѣна и Петербургъ.	23
Правильность возбужденія вопроса о построеніи окружной дороги въ Москвѣ	24

3. Какія бываютъ и могутъ быть послѣдствія построенія окружныхъ желѣзныхъ дорогъ?

Подраздѣленіе и неисчислимость послѣдствій. Главныя послѣдствія: заселеніе окраинъ и возвышеніе цѣнности недвижимыхъ имуществъ на этихъ окраинахъ; предупрежденіе увеличенія скученности населенія въ центральныхъ частяхъ города, предупрежденіе возвышенія средней платы за квартиры и уменьшеніе процента заболѣваемости въ этихъ же частяхъ.	—
Общія послѣдствія: пониженіе средней платы за гужевую перевозку по городу и улучшеніе состоянія внутреннихъ городскихъ путей сообщенія; возможность открытія выгоднаго товарнаго движенія на конно-желѣзныхъ путяхъ и учрежденія правильной и гарантированной доставки товаровъ по адресу на домъ въ центрѣ города; устройство складовъ сырья и развитіе фабричной и заводской промышленности на окраинахъ; уменьшеніе стоимости постройки домовъ въ городѣ; уменьшеніе разныхъ расходовъ городского и частнаго хозяйства.	25
Ближайшія послѣдствія	26
Общій выводъ по третьему вопросу	—

ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНІЕ по всѣмъ тремъ вопросамъ о значеніи окружныхъ городскихъ дорогъ.	—
Четвертый вопросъ	27

II. Значеніе Московской Окружной городской желѣзной дороги.

Составъ главы	28
-------------------------	----

1. Польза отъ Окружной дороги для города.

Необходимость окружной дороги для Москвы въ промышленномъ отношеніи	—
Оживленіе всѣхъ окраинъ города, освобожденіе отъ обозовъ и исправное содержаніе улицъ, уменьшеніе скученности населенія въ центрѣ города и замѣна древеснаго топлива минеральнымъ, вообще какъ послѣдствія построенія окружной дороги въ Москвѣ. Общій характеръ недостатковъ г. Москвы, устраняемыхъ Окружною дорогою	29
Параллель между Петербургомъ и Москвою въ отношеніи ихъ внутреннихъ путей сообщенія. Окружная дорога, какъ средство Москвы догнать другіе города Европы въ благоустройствѣ и проч.	—
Улучшеніе внутреннихъ путей сообщенія въ Москвѣ посредствомъ Окружной дороги и конно-желѣзныхъ вѣтвей, къ ней примыкающихъ, должно предшествовать другимъ улучшеніямъ, въ которыхъ Москва нуждается	31

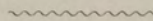
Особо о важности Окружной дороги для распространения въ Москвѣ минеральнаго топлива.	33
Выводъ.	—
Основанія необходимости самостоятельнаго предпріятія Окружной дороги съ поставленіемъ его эксплуатаціи подъ наблюденіе города, если послѣдній этого желаетъ.	—

2. Нѣкоторыя подробности проекта Московской городской Окружной дороги.

Направленіе и составъ линіи	35
Протяженіе линіи	36
Число станцій, назначеніе ихъ и разстояніе между ними.	37
Мосты и переѣзды и разстоянія между ними	38
Предположенный размѣръ движенія поѣздовъ	40
Побочныя вѣтви	41
Количество отчуждаемыхъ земель	—
Общія свѣдѣнія о стоимости построения дороги. Правильность этой стоимости по сравненіи съ другими дорогами	—
Общій взглядъ на вѣроятную доходность Окружной дороги. Необходимость свободнаго тарифа.	43

3. Пользованіе Московскою Окружною городскою дорогою.

Затруднительность провѣрки примѣненія Окружной дороги къ разнымъ случаямъ перевозки вообще и къ перевозкѣ грузовъ и товаровъ въ особенности	44
Примѣры пользованія Окружною дорогою въ отношеніи передвиженія пассажировъ	45
Примѣненіе Окружной дороги къ ассенизаціи города, какъ примѣръ пользованія этою дорогою въ отношеніи хозяйства города.	46



I.

ОБЩЕЕ ЗНАЧЕНІЕ ОКРУЖНЫХЪ ГОРОДСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Новость въ Россіи пути сообщенія, представляемаго окружною паровозною желѣзною дорогою, и примѣненіе его къ городу Москвѣ, который, какъ обыкновенно полагаютъ, крѣпко держится старыхъ привычекъ и съ большимъ трудомъ рѣшается на усовершенствованія, породили въ обществѣ нашемъ весьма разнообразныя толкованія цѣли и сущности предпріятія окружной дороги. Толкованія эти, неимѣющія болѣею частью прочнаго основанія, указываютъ на необходимость установить ясный, чуждый всякихъ частныхъ примѣненій, общій взглядъ на предметъ. Необходимо въ настоящемъ случаѣ предварительно разъяснить весьма естественные вопросы — что вообще слѣдуетъ разумѣть подъ именемъ окружной городской желѣзной дороги и какія бываютъ или могутъ быть причины и послѣдствія построенія такихъ дорогъ.

Отвѣты на эти вопросы неизбѣжно будутъ подробны и нѣсколько растянуты.

Такія неудобства изложенія при изученіи всякаго новаго предмета неизбѣжны и въ виду интереса, представляемаго для Москвы разсматриваемымъ предметомъ и необходимости однажды на всегда дать объ этомъ предметѣ по возможности всестороннее понятіе, вѣроятно, не вызовутъ неудовольствія.

1) Что слѣдуетъ разумѣть подъ названіемъ Окружной городской желѣзной дороги?

Изъ самаго названія видно, что окружная дорога представляетъ собою усовершенствованный рельсовый путь сообщенія, т. е. она даетъ, подобно другимъ желѣзнымъ дорогамъ, возможность скорыхъ и дешевыхъ передвиженій пассажировъ и грузовъ, сравнительно съ передвиженіемъ ихъ по обыкновеннымъ не рельсовымъ путямъ сообщенія, каковы грунтовыя дороги, мостовыя, шоссе и даже каналы.

Основываясь на одномъ и томъ же съ другими желѣзными дорогами мотивѣ усовершенствованія, какъ скорость и дешевизна передвиженій, окружная городская дорога имѣетъ и многія общія съ ними свойства. Свойства эти, въ коммерческомъ и экономическомъ отношеніяхъ, лучше всего выражаются услугою, оказываемой желѣзными дорогами, какъ той мѣстности, по которой онѣ пролегаютъ, такъ и мѣстностямъ болѣе отдаленнымъ. Этою услугою или работою исчерпываются и цѣль и выгода устройства желѣзныхъ дорогъ.

Разсмотримъ прежде всего услуги всякой желѣзной дороги для мѣстности, по которой она пролегаетъ.

Допустимъ, для примѣра, что линия **АВ** (см. чертежъ 1-й) изображаетъ желѣзную дорогу между двумя промышленными пунктами **А** и **В**, что изъ пункта **В** предполагается отправить въ **А** 500 пуд. товара, что изъ третьяго пункта **С**, расположеннаго между **А** и **В** и въ сторонѣ отъ линии желѣзной дороги **АВ**, предполагается отправить одинъ грузъ количествомъ въ 1000 пуд. въ пунктъ **А**, а другой грузъ количествомъ 2000 пуд. въ пунктъ **В**, и что **Д** есть станція желѣз. дороги, ближайшая къ **С**, при чемъ разстояніе **Д** до **В** менѣе разстоянія **Д** до **А**.

Примѣръ 1-й. Отправителю 500 пуд. товара изъ **В** въ **А** предстоитъ возможность или, нагрузивъ товаръ со склада на подводы, доставить его гужемъ до желѣзно-дорожной станціи **В**, сгрузить на этой станціи, отправить по желѣзной дорогѣ въ **А**, нагрузить тамъ на подводы и доставить гужемъ съ желѣзно-дорожной станціи **А** до мѣста сдачи,

или, нагрузивъ товаръ на подводы, доставить его гужемъ, помимо желѣзной дороги, прямо къ мѣсту сдачи въ **А**.

При достаточно низкомъ и выгодномъ тарифѣ отправитель изберетъ способъ доставки своего товара по желѣзной дорогѣ, если всѣ неудобства сложныхъ операций этого способа будутъ менѣе неудобствъ операций сравнительно простаго способа доставки помимо желѣзной дороги, а выгоды, по совокупности съ неудобствами, будутъ болѣе. Этого-то перевѣсъ выгодъ перваго способа доставки надъ вторымъ и составляетъ услугу, оказываемую желѣзною дорогою отправителю.

Чѣмъ болѣе разстояніе отъ **В** до **А**, чѣмъ легче доставка гужемъ отъ склада товара до желѣзно-дорожной станціи **В** и отъ желѣзно-дорожной станціи **А** до мѣста сдачи, или чѣмъ значеніе сложности операций доставки по желѣзной дорогѣ сравнительно съ скоростью и дешевизною провоза дѣлается менѣе, тѣмъ услуга, оказываемая желѣзною дорогою, дѣлается болѣе. Чѣмъ меньше разстояніе отъ **В** до **А** или чѣмъ меньшее время требуется для гужевой между ними перевозки и чѣмъ меньшія затрудненія представляютъ для этой перевозки пути сообщенія между **А** и **В**, тѣмъ меньшую услугу окажетъ желѣзная дорога упомянутому отправителю 500 пуд. товара

Примѣръ 2-й. Отправителю 1000 пуд. товара изъ **С** въ **А** предстоитъ возможность или нагрузивъ товаръ на подводы, доставить его гужемъ до желѣзно-дорожной станціи **Д**, сгрузить на этой станціи, отправить по желѣз. дорогѣ въ **А**, нагрузить тамъ на подводы и доставить гужемъ съ желѣзно-дорожной станціи **А** до мѣста сдачи, или, нагрузивъ товаръ на подводы, доставить его гужемъ путями сообщенія между **С** и **А** прямо къ мѣсту сдачи въ **А**.

Въ данномъ случаѣ услуга, оказываемая отправителю, вообще говоря, можетъ быть и менѣе и болѣе, нежели первому отправителю. Она можетъ быть менѣе, во 1-хъ, отъ уменьшенія разстоянія между желѣзно-дорожными станціями, принимающею и сдающею грузъ, и отъ увеличенія значенія сложности операций доставки по желѣзной дорогѣ, сравнительно со скоростью и дешевизною провоза; во 2-хъ, отъ затрудненія гужевой доставки отъ склада товара до пріемной желѣзно-дорожной станціи, если разстояніе этой доставки будетъ болѣе, чѣмъ въ предыдущемъ случаѣ до желѣзно-дорожной станціи **В**, или если встрѣчается больше препятствій на пути, и, въ 3-хъ, отъ уменьшенія разстоянія между складомъ и мѣстомъ сдачи товара по прямому пути гужевой перевозки, если затрудненія, встрѣчаемыя на пути не уничтожаютъ выгоды меньшаго разстоянія. Услуга отправителю можетъ быть болѣе, во 1-хъ, при ничтожности разстоянія гужевой перевозки отъ мѣста склада товара **С** до пріемной станціи **Д** сравнительно съ разстояніемъ отъ **С** до мѣста сдачи въ **А** и, во 2-хъ, отъ уменьшенія въ населеніи, по мѣрѣ развитія его благосостоянія, расположенія къ дальнему извозному промыслу.

Примѣръ 3-й. Отправителю 2000 пуд. товара изъ **С** въ **В** предстоитъ возможность или, нагрузивъ товаръ со склада на подводы, доставить его гужемъ до желѣзно-дорожной станціи **Д** сгрузить на этой станціи, отправить по желѣз. дорогѣ въ **В**, нагрузить тамъ на подводы и доставить гужемъ съ желѣзно-дорожной станціи **В** до мѣста сдачи,

или, нагрузивъ товаръ на подводы, доставить его гужемъ путями сообщенія между **С** и **В** прямо къ мѣсту сдачи въ **В**.

Въ этомъ случаѣ оказываемая желѣзною дорогою услуга можетъ быть менѣе нежели даже второму отправителю. Она можетъ быть менѣе, во 1-хъ, отъ меньшаго разстоянія отъ **D** до **B**, чѣмъ отъ **D** до **A**, и, во 2-хъ, отъ меньшаго разстоянія прямой гужевоы перевозкы отъ **C** до **B** сравнительно съ разстояніемъ отъ **C** до **A**, если затрудненія, встрѣчаемыя на пути, не уничтожаютъ выгоды меньшаго разстоянія.

Очевидно, что подобное тому, что сказано здѣсь о перевозкѣ товара изъ **B** въ **A** и изъ **C** въ **A** и въ **B**, можно сказать и о перевозкѣ товара въ обратномъ направленіи, изъ **A** въ **B** и изъ **A** и **B** въ **C**, и что вообще услуга, оказываемая желѣзною дорогою отправителямъ товаровъ, будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ большее количество товара подлежитъ отправленію и чѣмъ сравнительно слабѣе дѣлаются средства, которыми владѣетъ населеніе для гужевоы перевозкы.

Если подведемъ итогъ разобраннымъ здѣсь случаямъ пользованія желѣзною дорогою товароотправителями, то окажется, что, независимо отъ тарифа или при тарифѣ выгодномъ, приносимая желѣзною дорогою услуга будетъ тѣмъ болѣе,

чѣмъ болѣе разстояніе перевозкы по желѣзной дорогѣ,

чѣмъ легче доставка груза отъ желѣзно-дорожныхъ станцій до мѣста склада и до мѣста сдачи товара,

чѣмъ менѣе значеніе сложности операций доставки по желѣз. дорогѣ сравнительно со скоростью и дешевизною провоза,

чѣмъ ничтожнѣе разстояніе гужевоы перевозкы до и отъ желѣзно-дорожной станцій сравнительно съ разстояніемъ прямой гужевоы перевозкы отъ мѣста склада груза до мѣста сдачи,

чѣмъ болѣе затрудненій представляютъ пути сообщенія для прямой гужевоы перевозкы груза помимо желѣзной дороги,

чѣмъ болѣе количество отправляемаго груза,

и чѣмъ менѣе въ населеніи расположенія къ дальнему извозному промыслу, или чѣмъ сравнительно меньше выгодъ ему представляетъ этотъ промыселъ.

Изъ этихъ семи условій увеличенія услугъ, приносимыхъ желѣзною дорогою товароотправителямъ и примѣняющихся вполнѣ и къ пассажирскому движенію, второе, третье, шестое и седьмое имѣютъ, очевидно, прогрессивный характеръ.

Подъѣздные къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ пути сообщенія съ теченіемъ времени мостятся, шоссируются и замѣняются даже вѣтвями конно-желѣзныхъ и паровозныхъ дорогъ, каковы устраиваемыя къ разнымъ заводамъ, фабрикамъ, складамъ и рышкамъ.

Операции желѣзно-дорожной перевозкы постепенно упрощаются.

Производительность мѣстностей увеличивается и, вмѣстѣ съ увеличивающимся народонаселеніемъ и съ развивающимися раздѣленіемъ занятій и обмѣномъ произведеній, увеличивается потребность въ передвиженіи грузовъ и пассажировъ.

По мѣрѣ устройства желѣзныхъ дорогъ и по мѣрѣ развитія благосостоянія въ населеніи расположеніе къ дальнему извозному промыслу и къ дальнимъ переѣздамъ по обыкновеннымъ дорогамъ дѣйствительно ослабѣваетъ.

Пятое условіе, которое зависитъ отъ затрудненій, встрѣчаемыхъ на путяхъ сообщенія гужевою перевозкою помимо желѣзной дороги, въ отношеніи увеличенія услугъ, оказываемыхъ желѣзною дорогою, должно бы имѣть характеръ невыгодный, такъ какъ съ теченіемъ времени и эти пути сообщенія должны совершенствоваться. Но въ дѣйствительности устройство желѣзныхъ дорогъ, избавляя эти пути гужевоы перевозкы отъ усиленной порчи, лишаетъ ихъ денежныхъ средствъ, необходимыхъ для улучшенія, и, только спустя долгое время, когда сообщеніе помощью желѣзныхъ дорогъ окажется недостаточнымъ и когда удовлетворены уже другія нужды мѣстности, денежные средства для улучшенія обыкновенныхъ путей сообщенія снова ассигнуются. Такимъ образомъ пятое условіе, въ первое и притомъ продолжительное время по сооруженіи желѣзной дороги, носитъ характеръ постоянный, если даже не прогрессивный, т. е. измѣняющійся къ невыгодѣ побочныхъ путей сообщеній и въ пользу сообщенія по желѣзной дорогѣ.

Первое и четвертое условия для каждого данного пункта и при отдельном рассмотрении других условий увеличения услуг, оказываемых железною дорогою местности, по которой она пролегает, имѣютъ характеръ неизмѣняющійся, а въ приложеніи ко всей железной дорогѣ, даже подчиняются математическому анализу и опредѣляютъ ближайшій районъ выгоднаго дѣйствія железной дороги. За границами этого района, измѣненными сообразно вліянію другихъ условий увеличения услугъ железной дороги, можетъ начинаться такой же районъ другой железной дороги или другаго пути сообщенія, не дѣлая интересамъ первой никакого ущерба.

Итакъ, услуги, оказываемыя железною дорогою местности, по которой она пролегаетъ и которая составляетъ ея ближайшій районъ, опираются, помимо всякихъ постороннихъ соображеній, каковы рутинна, личныя отношенія промышленниковъ и пр., на самыя естественныя условия выгоднаго передвиженія грузовъ и услуги эти вообще съ теченіемъ времени увеличиваются. Весьма ясно, что какова бы ни была сила рутинны и личныхъ отношеній, она, при дѣйствіи такихъ коммерческихъ условий выгоды и при свободѣ конкуренціи, должна сохранить за собою только временное значеніе и будетъ побѣждена къ общей пользѣ местности района железной дороги.

Но железная дорога оказываетъ услуги местности, по которой пролегаетъ, еще и въ отношеніи собственно мѣстныхъ путей сообщенія. Она, какъ выше замѣчено, сберегаетъ расходы на содержаніе этихъ путей и обращаетъ употреблявшіяся прежде для дальняго извознаго промысла силы на мѣстныя нужды. Услуги эти для экономическаго роста района железной дороги бывають, какъ извѣстно, неоцѣнимы.

Разсмотримъ услуги, оказываемыя железною дорогою местностямъ отъ нея отдаленнымъ и составляющимъ ея дальній районъ. Услуги эти въ коммерческомъ отношеніи, очевидно, могутъ быть только для тѣхъ мѣстностей, которыя соединены съ железною дорогою посредствомъ другой железной дороги или посредствомъ удобнаго воднаго сообщенія.

Допустимъ, для примѣра, что линія **А В** (см. чертѣжъ 2-й) представляетъ железную дорогу между двумя промышленными пунктами **А** и **В**, что въ **К** расположена станція железной дороги, ближе къ **А** чѣмъ къ **В**, что отъ этой станціи отдѣляется другая желѣз. дорога или водный путь до дальняго промышленнаго пункта **Е**, и что изъ **Е** предполагается отправить одинъ грузъ количествомъ 3000 пуд. въ **В**, и другой 4000 пуд. въ **А**.

Примѣръ 4-й. Отправителю 3000 пуд. товара изъ **Е** въ **В** предстоитъ возможность:

или, нагрузивъ товаръ на подводы, доставить гужемъ до желѣзно-дорожной станціи **Е**, сгрузить на этой станціи, отправить по желѣзной дорогѣ **ЕК** въ **К**, передать тамъ на желѣзную дорогу **АВ**, отправить по желѣз. дор изъ **К** въ **В**, нагрузить тамъ на подводы и доставить гужемъ съ желѣзно-дорожной станціи **В** до мѣста сдачи,

или, нагрузивъ товаръ на подводы, доставить его другими путями сообщенія между **Е** и **В** къ мѣсту сдачи въ **В**.

Въ этомъ случаѣ, точно такъ же какъ и въ первомъ, рассмотрѣнномъ выше (съ отправителемъ 500 пуд.), при достаточно низкомъ и выгодномъ тарифѣ, отправитель избѣретъ способъ доставки по желѣзной дорогѣ, если всѣ неудобства сложныхъ операций этого способа будутъ менѣе неудобствъ способа доставки помимо желѣз. дороги, а выгоды по совокупности съ неудобствами будутъ болѣе.

Услуга, оказываемая здѣсь отправителю изъ **Е**, будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе разстояніе отъ **К** до **В**, чѣмъ легче доставка гужемъ отъ склада товара до желѣзно-дорожной станціи въ **Е** и отъ желѣзно-дорожной станціи въ **В** до мѣста сдачи и чѣмъ значеніе сложности операций доставки по желѣзной дорогѣ и особенно передачи груза съ одной желѣз. дороги на другую въ **К**, будетъ менѣе, сравнительно со скоростью и дешевизною провоза. Услуга эта будетъ тѣмъ менѣе, чѣмъ меньше разстояніе отъ **К** до **В**, чѣмъ меньше времени требуется для гужевой перевозки и чѣмъ меньшія затрудненія представляютъ для этой перевозки пути сообщенія между **Е** и **В**.

Примѣръ 5-й. Отправителю 4000 пуд. товара изъ **Е** въ **А** предстоитъ поступить подобно тому, какъ поступилъ предыдущій.

Въ этомъ случаѣ оказываемая желѣз. дорогою **АВ** услуга можетъ быть менѣе нежели въ только что разсмотрѣнномъ, во 1-хъ, отъ меньшаго разстоянія между **К** и **А**, чѣмъ между **К** и **В**, и, во 2-хъ, отъ меньшаго разстоянія прямой гужевоы перевозкы отъ **Е** до **А** сравнительно съ разстояніемъ отъ **Е** до **В**, если затрудненія, встрѣчаемыя на пути, не уничтожаютъ выгоды меньшаго разстоянія.

Очевидно, что подобное сказанному здѣсь о перевозкѣ товара изъ **Е** въ **В** и въ **А**, можно сказать и о перевозкѣ въ обратномъ направленіи изъ **В** и **А** въ **Е** и что вообще услуга, оказываемая желѣзною дорогою отправителямъ дальняго района, будетъ какъ и для района ближняго, тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе количество товара подлежитъ отправленію и пр.

Въ итогѣ разсмотрѣнія пользованія желѣзною дорогою отправителями дальняго района оказывается, что независимо отъ тарифа или при тарифѣ выгодномъ, приносимая желѣзною дорогою услуга, завися отъ тѣхъ же условій, какъ и услуга отправителямъ ближняго района, будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ проще для отправителей будетъ процессъ передачи грузовъ съ одной желѣзной дороги на другую, или съ воднаго пути сообщенія на желѣз. дорогу.

Въ настоящее время администраціи желѣз. дорогъ нашли уже возможнымъ освободить отправителей совершенно отъ участія въ передачѣ грузовъ установленіемъ прямыхъ сообщеній. Послѣ чего, во взятомъ примѣрѣ, линіи желѣзныхъ дорогъ **ЕК** и **КВ** или **КА** должны разсматриваться какъ цѣльныя **ВЕ** или **АЕ**, а услуга, оказываемая желѣзною дорогою **АВ** для дальняго района и для ближняго района будетъ зависѣть уже отъ однихъ и тѣхъ же условій, разсмотрѣнныхъ выше и не требующихъ повторенія. Необходимо только замѣтить, что услуги желѣзной дороги для промышленности и торговли дальняго района будутъ тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе самый районъ или чѣмъ болѣе другихъ желѣзныхъ дорогъ примыкаетъ къ желѣзной дорогѣ разсматриваемой, и что здѣсь власть рутины, личныхъ отношеній и пр. побочныхъ обстоятельствъ должна быть временною даже еще болѣе, нежели для ближняго района.

Примѣнимъ теперь предыдущія соображенія къ окружной городской желѣзной дорогѣ.

Допустимъ, что линія **АВВ** (см. чертежъ 3-й) представляетъ первоначально построенную часть окружной дороги **АВВМА**, что **adbm** изображаетъ центральную, такъ сказать, силовую часть большаго города, а линія **ав** границу самыхъ отдаленныхъ пригородныхъ поселеній, что изъ пункта **В** предполагается отправить въ **А** 50 пуд. товара, изъ пункта **С**, расположеннаго противъ желѣзно-дорожной станціи **Д**, предполагается отправить 100 пуд. въ **А**, 200 пуд. въ **В** и 300 пуд. въ **Г**, и что отъ ст. **К** отдѣляется линія другой желѣз. дороги, со ст. которой **Е** предполагается отправить 400 пуд. товара въ пунктъ **С** и 450 пуд. въ пунктъ **Г**.

Разсмотримъ положеніе каждаго изъ шести отправителей товара.

Примѣръ 6-й. Отправителю 50 пуд. изъ **В** въ **А** предстоитъ возможность поступить совершенно такъ же, какъ могъ поступить отправитель 500 пуд. въ первомъ разсмотрѣнномъ выше примѣрѣ. Также и услуги, оказанныя желѣзною дорогою этимъ отправителямъ, будутъ между собою весьма похожи, кромѣ развѣ условія опредѣляемаго разстояніемъ перевозки. Въ первомъ примѣрѣ отправитель 500 пуд. пользовался разстояніемъ перевозки по желѣзной дорогѣ весьма значительнымъ, сравнительно съ разстояніемъ перевозки по окружной дорогѣ, и потому можетъ явиться сомнѣніе, будетъ ли для отправителя 50 пуд. расчетъ отправить товаръ свой по окружной дорогѣ, особенно когда разстояніе для гужевоы перевозкы отъ **В** въ **А** менѣе нежели разстояніе **ВА** по окружной дорогѣ. Сомнѣніе это тѣмъ болѣе уместно, что, какъ извѣстно, перевозка товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ до первыхъ отъ большихъ торговыхъ центровъ станцій ихъ почти не существуетъ.

Для разрѣшенія этого сомнѣнія можно обратиться къ отчету за 1874 годъ Берлинской окружной желѣзной дороги, которая имѣетъ мѣстное товарное движеніе. Изъ этого отчета явствуетъ (Приложеніе VIII граф. 6 и 7), что среднее разстояніе перевозки грузовъ мѣстнаго сообщенія было отъ 11,3 до 12,7 километра, при общей длинѣ находившагося въ эксплуатаціи участка окружной дороги въ 25,42 километра.

Отсюда видно, что услуга оказываемая окружною дорогою отправителю, зависитъ отъ разстоянія перевозки гораздо менѣе, нежели отъ другихъ перечисленныхъ выше условій своего размѣра, и что изъ сихъ послѣднихъ условій главную роль должны играть, конечно, затруднительность и дороговизна гужевой перевозки по городскимъ, несоставляющимъ прямого направленія улицамъ и недостаточность конкуренціи между занимающимися этою перевозкою лицами. Такъ что отправителю 50 пуд. изъ **В** въ **А** дѣйствительно можетъ быть расчетъ отправить ихъ по окружной дорогѣ, а не прямо гужемъ, если только тарифъ желѣзной дороги будетъ выгоденъ.

Примѣры 7-й и 8-й. Отправителямъ товара изъ внѣшняго относительно окружной дороги пункта **С** 100 пуд. въ **А** и 200 пуд. въ **В** предстоитъ возможность поступить совершенно такъ-же, какъ могли поступить отправители 1000 пуд. и 2000 пуд. во второмъ и третьемъ разсмотрѣнныхъ выше примѣрахъ пользованія желѣзною неокружною дорогою. Услуги, оказанныя желѣзными дорогами всѣмъ этимъ отправителямъ товара, будутъ между собою весьма похожи и также за исключеніемъ условія опредѣляемаго разстояніемъ перевозки, какъ въ предыдущемъ примѣрѣ. Но здѣсь значеніе разстоянія перевозки, передъ другими условіями, опредѣляющими размѣръ услуги желѣзной дороги, будетъ еще менѣе, такъ какъ пути сообщенія для гужевой перевозки по окраинамъ города обыкновенно представляютъ гораздо большія затрудненія нежели черезъ центральныя его части. Такимъ образомъ отправители изъ внѣшняго пункта **С** могутъ имѣть еще большій расчетъ отправить товары свои по окружной дорогѣ въ **А** и въ **В**, а не прямо гужемъ, нежели предыдущій отправитель изъ **В** въ **А**, пунктовъ расположенныхъ вблизи окружной дороги.

Примѣръ 9-й. Отправителю 300 пуд. товара изъ **С** въ **Г** предстоитъ возможность или, нагрузивъ товаръ на подводы, подвезти его гужемъ къ желѣзно-дорожной станціи **Д**, отправить по желѣзной дорогѣ въ **А** или въ **В**, сгрузить тамъ на подводы и доставить гужемъ путями сообщенія между **А** и **Г** или **В** и **Г** до мѣста стачи **Г**.

или, нагрузивъ товаръ на подводы отправить его гужемъ, черезъ центръ города и помимо окружной дороги прямо къ мѣсту сдачи **Г**.

Случай этотъ въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ неокружныхъ соотвѣтствовалъ бы гужевой перевозкѣ въ направленіи поперечномъ къ направленію желѣзной дороги, т. е. совершенному отсутствію услуги желѣзной дороги. Въ примѣненіи же къ окружной дорогѣ отправитель не сочтетъ выгоднымъ для себя воспользоваться ею только тогда, когда оба разстоянія отъ **Г** до **А** и **В** и затрудненія, встрѣчаемыя гужевою перевозкою между **А** и **Г** и **В** и **Г**, будутъ равны или болѣе разстоянія и затрудненій для прямой гужевой перевозки отъ **С** въ **Г** черезъ центръ города, и когда значеніе сложности операцій доставки по окружной желѣз. дорогѣ будетъ больше сравнительно съ удобствами и дешевизною провоза. Въ данномъ случаѣ окружная дорога можетъ имѣть даже нѣкоторое преимущество надъ дорогами неокружными.

При этомъ однако, очевидно, что чѣмъ больше недостроенная часть **ВМА** окружной дороги, тѣмъ меньшую услугу окажетъ эксплуатируемая часть окруж. дороги отправителямъ, и что съ окончаніемъ постройки всей окружной дороги польза ея для промышленности и торговли будетъ болѣе нежели до полнаго окончанія постройки.

Примѣръ 10-й. Отправителю 400 пуд. товара изъ **Е** въ **С** предстоитъ возможность поступить точно такъ же, какъ могъ поступить отправитель 3000 пуд. товара въ разсмотрѣнномъ выше четвертомъ примѣрѣ, и услуга окружной дороги этому отправителю будетъ полная, если его участіе при передачѣ товара съ желѣзной дороги **ЕК** на окружную дорогу будетъ совершенно устранено установленіемъ прямого между этими дорогами сообщенія, и если доставка товара съ желѣзно-дорожной станціи **Д** до мѣста сдачи въ **С** не представитъ ни для отправителя ни для получателя товара затрудненій, сравнительно съ доставкой того же товара гужемъ до мѣста сдачи въ **С** съ желѣзно-дорожной станціи **К**.

Последнее условіе приравниваетъ этотъ случай съ случаемъ разсмотрѣннымъ выше въ трехъ предыдущихъ примѣрахъ—6, 7 и 8-мъ. То есть, что въ данномъ случаѣ будетъ весьма много шансовъ въ пользу отправленія товара по окружной дорогѣ до стан. **Д**.

Примѣръ 11 й. Отправителю 450 пуд. товара изъ **Е** въ **Г** предстоитъ возможность или доставить товаръ по желѣзной дорогѣ изъ **Е** въ **К**, передать его на окружную дорогу для доставки въ **А**, гдѣ, нагрузивъ на подводы, доставить гужемъ до мѣста сдачи въ **Г**, или доставить товаръ по желѣзной дорогѣ изъ **Е** въ **К**, нагрузить его на подводы и доставить гужемъ изъ **К** прямо въ **Г**, черезъ центръ города и помимо окружной дороги.

Очевидно, что этотъ случай соотвѣтствуетъ двумъ предыдущимъ, разсмотрѣннымъ въ примѣрахъ 9 и 10-мъ, и что здѣсь услуга окружной дороги торговлѣ и промышленности будетъ также тѣмъ болѣе, чѣмъ длиннѣе построенная и эксплуатируемая часть окружной дороги.

Все сказанное въ шести послѣднихъ примѣрахъ пользованія желѣзною дорогою относительно перевозки товара изъ **В** въ **А**, изъ **С** въ **А** и въ **В**, изъ **С** въ **Г**, изъ **Е** въ **С** и изъ **Е** въ **Г**, можетъ быть, очевидно, примѣнено и къ случаямъ перевозки въ обратныхъ направленіяхъ, — изъ **А** въ **В**, изъ **А** и изъ **В** въ **С**, изъ **Г** въ **С**, изъ **С** въ **Е** и изъ **Г** въ **Е**. Ясно также, что въ случаяхъ, разсмотрѣнныхъ въ этихъ примѣрахъ услуга окружной дороги, оказываемая отправителямъ товаровъ и торговлѣ и промышленности вообще будетъ тѣмъ болѣе, чѣмъ (какъ и услуга желѣзныхъ дорогъ не окружныхъ) большее количество товаровъ подлежитъ отправленію и чѣмъ слабѣе дѣлаются средства, которыя имѣетъ городъ для выгодной гужевой перевозки.

Если подведемъ итогъ разобраннымъ шести случаямъ пользованія окружною дорогою, то окажется, что, независимо отъ тарифа или при тарифѣ выгодномъ, услуга, приносимая ею товарохозяевамъ, въ примѣненіи, во 1-хъ, къ мѣстностямъ вблизи самыхъ станцій окружной дороги, во 2-хъ, къ мѣстностямъ ближняго района окружной дороги, расположеннымъ внѣ ея очертанія, и, въ 3-хъ, къ мѣстностямъ дальняго района окружной дороги, будетъ зависѣть отъ тѣхъ же самыхъ условій, какъ и услуги, приносимыя желѣзными дорогами обыкновенными, и слѣдовательно можно утвердительно сказать, что съ теченіемъ времени услуга окружной дороги будетъ также увеличиваться.

Если бы этотъ выводъ объ услугѣ Окружной дороги показался кому нибудь слишкомъ смѣлымъ, то слѣдуетъ обратить еще разъ вниманіе на одно изъ разъясненныхъ выше важнѣйшихъ условій увеличенія услугъ желѣзныхъ дорогъ и именно увеличеніе въ зависимости отъ увеличенія количества отправляемаго груза.

Прогрессивное значеніе этого условія объяснено выше такъ: « *Производительность мѣстностей увеличивается и, вмѣстѣ съ увеличивающимся народонаселеніемъ и развивающимися раздѣленіемъ занятій и обменомъ произведеній, увеличиваетъ потребность въ передвиженіи грузовъ и пассажировъ.* Представимъ, что производительность и народонаселеніе какой либо мѣстности, вдоль желѣзной дороги, соединяющей отдѣльные промышленные пункты, на разстояніи перегона между двумя смежными станціями, увеличилась до размѣра производительности и народонаселенія большаго промышленнаго города. Не подлежитъ сомнѣнію, что тогда въ той мѣстности потребность въ передвиженіи грузовъ и пассажировъ увеличилась бы такъ, что нашли бы нужнымъ и выгоднымъ построить много промежуточныхъ станцій и отдѣльные рельсовые пути для приѣма, передвиженія и сдачи грузовъ и для приѣма, передвиженія и выпуска пассажировъ.

Услуга, оказанная этой населенной и производительной мѣстности добавочными станціями и рельсовыми путями, будетъ, конечно, весьма значительна; но она будетъ еще значительнѣе, если мѣстность ту сконцентрировать въ городъ, а участокъ желѣзной дороги, составляющій разсматриваемый между-станціонный перегонъ, сомкнуть въ окружную дорогу. При этомъ гужевая перевозка грузовъ между разными пунктами перегона, замѣняемая желѣзною дорогою, должна будетъ производиться не по одной широкой, продольной параллельной перегону дорогѣ, какъ прежде, до построенія промежуточныхъ станцій и рельсовыхъ путей, а по пересѣченнымъ и тѣснымъ городскимъ улицамъ черезъ центръ города,

что, конечно, должно значительно затруднить гужевую перевозку и возвысить провозную на нее плату и, вмѣстѣ съ тѣмъ, служить побужденіемъ предпочитать перевозку и перевозки по окружной дорогѣ. Такое предпочтеніе было бы тогда самымъ натуральнымъ явленіемъ и, вѣроятно, не возбудило бы ни въ комъ сомнѣній. Можно предположить поэтому, что и относительно правильности вышеупомянутого вывода объ услугѣ окружной дороги товаро-хозяевамъ сомнѣнія быть не могутъ.

Примѣръ возрастающаго годъ отъ году товарнаго движенія на Берлинской окружной дорогѣ, какъ видно изъ ея отчетовъ, служитъ положительнымъ подтвержденіемъ этого вывода

Примѣнимъ наконецъ соображенія объ услугѣ, приносимой окружной дорогой, къ части ея района, расположеннаго внутри очертанія этой дороги, т. е. опредѣлимъ, въ какой степени окружная дорога можетъ быть полезна для торговли и промышленности центральной части города.

Допустимъ, что линія **ADB** (см. чертежъ 4-й) изображаетъ первоначально построенную часть окружной дороги **ADBMA**, что **adbm** представляетъ очертаніе центральной части города, что изъ пункта **H**, расположеннаго противъ желѣзно-дорожной станціи **D**, предполагается отправить 60 пуд. товара въ **A**, 70 пуд. въ **B**, 90 пуд. въ **G**, 110 пуд. въ **P**, 130 пуд. въ **C** и 170 пуд. въ **E** — одну изъ станцій желѣз. дороги **EK**, примыкающей къ Окружной дорогѣ въ пунктѣ **K**.

Примѣръ 12 и 13-й. Отправители товара изъ **H** 60 пуд. въ **A** и 70 пуд. въ **B** будутъ находиться въ томъ же положеніи, какъ и отправители 100 и 200 пудовъ изъ **C** въ **A** и въ **B** въ примѣрахъ 7 и 8-мъ. Но здѣсь районъ услугъ окружной дороги долженъ быть ограниченнѣе, такъ какъ разстоянія гужевой перевозки **HA** и **HB** значительно менѣе разстояній **CA** и **CB** и гужевая перевозка отъ **H** до желѣзно-дорожной станціи **D** направлена въ сторону противоположную заданному направленію перевозки. Въ данныхъ случаяхъ услуга окружной дороги будетъ уменьшаться съ увеличеніемъ разстоянія отъ **H** до **D**, т. е. съ приближеніемъ склада товара къ центру города, и увеличиваться съ уменьшеніемъ затрудненій гужевой перевозки на этомъ разстояніи, сравнительно съ разстояніемъ отъ **H** до **A** и до **B**, напр., посредствомъ устройства на разстояніи **HD** конно-желѣзной дороги.

Примѣръ 14 и 15-й. Отправители товара изъ **H** 90 пуд. въ **G** и 110 пуд. въ **P** будутъ находиться почти въ томъ же положеніи относительно выбора способа доставки товара, какъ и отправитель 300 пуд. изъ **C** въ **G** въ примѣрѣ 9-мъ. И здѣсь, также какъ въ предыдущихъ примѣрахъ 12 и 13, районъ услуги окружной дороги долженъ быть ограниченнѣе, вслѣдствіе меньшихъ разстояній отъ **H**, нежели отъ **C**, и вслѣдствіе направленія гужевой перевозки отъ **H** къ желѣзно-дорожной станціи **D** въ сторону противоположную заданному направленію перевозки. Кромѣ того, услуга окружной дороги при доставкѣ изъ **H** въ **P** будетъ ограниченнѣе нежели изъ **H** въ **G**. Условія для уменьшенія и увеличенія услуги окружной дороги въ данныхъ случаяхъ будутъ тѣ же, какія указаны въ предыдущихъ примѣрахъ и въ примѣрѣ 9-мъ.

Но здѣсь слѣдуетъ имѣть въ виду, что въ примѣненіи къ обыкновеннымъ неокружнымъ желѣзнымъ дорогамъ случаи пользованія желѣзною дорогою 14 и 15 вовсе не имѣли бы мѣста, такъ какъ они соответствовали бы доставкѣ товара между пунктами, расположенными по одну сторону желѣзной дороги и по линіи къ ней поперечной. Слѣдовательно, и въ данныхъ случаяхъ, какъ и въ примѣрѣ 9-мъ, окружная дорога можетъ имѣть нѣкоторое преимущество передъ дорогами неокружными въ отношеніи услугъ, доставляемыхъ населенію, промышленности и торговлѣ.

Примѣръ 16-й. Отправитель 130 пуд. товара изъ **H** въ **P**, т. е. поперекъ окружной дороги и на близкомъ разстояніи, конечно, вовсе не воспользуется ею, какъ не воспользовался бы и желѣзною дорогою неокружною. Подъ этотъ примѣръ подходятъ всѣ случаи перевозки изъ центра города по направленіямъ нормальнымъ къ линіи Окружной дороги.

Примѣръ 17 и послѣдній. Наконецъ, отправитель 170 пуд. товара изъ **H** въ **E**, при томъ относительномъ положеніи **H**, какое показано на чертежѣ, т. е. при равномъ

разстояніи отъ **Н** до **Д** и до **К**, также окружною дорогою не воспользуется, если только гужевая перевозка изъ **Н** въ **К** не представляетъ особыхъ затрудненій. Но если бы пунктъ **Н** находился напр. противъ пункта **В**, то услуга окружной дороги для доставки 170 пудовъ въ **Е** была бы, вѣроятно, принята.

И такъ услуги, приносимыя окружною дорогою центральной части города собственно по предмету перевозки грузовъ, вообще нѣсколько ограниченнѣе, чѣмъ услуги, приносимыя внѣшней части ея района, хотя здѣсь встрѣчаются даже случаи перевозки, неимѣющія вовсе мѣста на желѣзныхъ дорогахъ неокружныхъ. Способъ же увеличенія услугъ приносимыхъ окружною дорогою для центральной части города, примѣнимый впрочемъ и къ другимъ случаямъ пользованія этою дорогою, долженъ состоять въ улучшеніи и усовершенствованіи подъѣздныхъ путей къ ея станціямъ, какъ устройство мостовыхъ, шоссе и конно-желѣзныхъ путей, а также въ облегченіи сношеній съ желѣзными дорогами посредствомъ устройства въ центрѣ пріема и сдачи грузовъ.

Но главную услугу для центральной части города окружная дорога даетъ въ отношеніи содержанія городомъ внутреннихъ путей сообщенія. Изъ разсмотрѣнныхъ выше случаевъ пользованія окружною дорогою можно было видѣть, что большая ихъ часть избавляетъ центральную часть города отъ совершенно напраснаго для нея провоза по улицамъ тяжестей. При существованіи окружной дороги, только немногіе обозы съ тяжестями будутъ идти отъ ея станцій къ центру города и обратно, да и то ближайшимъ путемъ, большинство же тяжестей можетъ миновать центральную часть. Окружная дорога сократитъ, слѣдовательно, издержки города и домовладѣльцевъ на содержаніе мостовыхъ въ весьма значительной степени, и относительная величина этого сокращенія будетъ увеличиваться вмѣстѣ съ увеличеніемъ народонаселенія и производительности города.

Кромѣ этого, нѣкоторые и изъ тѣхъ ближайшихъ путей, по которымъ будутъ идти обозы съ тяжестями отъ всѣхъ станцій Окружной дороги къ центру города или обратно, съ теченіемъ времени замѣнятся, какъ видно выше, конно-желѣзными путями и дадутъ тѣмъ новое сбереженіе въ расходахъ по содержанію городскихъ улицъ.

Объ услугахъ окружной дороги въ отношеніи пассажировъ можно сказать то же самое, что сказано до сихъ поръ въ отношеніи передвиженія товаровъ и грузовъ, и даже первая услуга можетъ быть значительнѣе послѣдней. Отчеты Берлинской и Парижской окружныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1874 годъ свидѣтельствуютъ, что на первой дорогѣ, въ то время, какъ средняя величина пути, сдѣланнаго центромъ груза, была около 12½ километровъ, средняя величина пути, сдѣланнаго пассажиромъ, была 10,2 километра, и что на второй дорогѣ, въ ея сѣверной части, средняя величина пути пассажира была 5,06 километра.

Этотъ фактъ легко объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что недостаточная часть населенія, которая по преимуществу пользуется окружными дорогами, не считаетъ затрудненіемъ частые входы въ вагоны и выходы изъ вагоновъ, тогда какъ частыя перегрузки товаровъ при маломъ разстояніи перевозки нельзя не считать серьезнымъ затрудненіемъ для ихъ выгоднаго передвиженія.

Окончивъ симъ общій разборъ услугъ, которыя способна приносить Окружная дорога торговлѣ и промышленности города и его населенію, необходимо резюмировать все сказанное, чтобы составить категорическій отвѣтъ на заданный вопросъ: что слѣдуетъ разумѣть подѣ именемъ окружной городской желѣзной дороги? Требуемый отвѣтъ излагается такъ:

Окружная городская желѣзная дорога есть усовершенствованный рельсовый путь сообщенія, проложенный вокругъ всего города, дающій, подобно другимъ желѣзнымъ дорогамъ, возможность скорыхъ и дешевыхъ передвиженій пассажировъ и грузовъ и имѣющій какъ общія съ желѣзными дорогами, такъ и свои исключительныя свойства.

Свойства желѣзныхъ дорогъ въ коммерческомъ и экономическомъ отношеніяхъ выражаются услугой, оказываемой желѣзными дорогами мѣстностямъ, по которымъ онѣ пролегаютъ или съ которыми соединены другими усовершенствованными путями сообщенія. Услуга же, оказываемая каждой желѣзной дорогой вообще, опредѣляется перевѣсомъ выгодъ, которыя доставляютъ способы переѣзда пассажировъ и доставка грузовъ при посредствѣ желѣзной дороги надъ способомъ гужевымъ, безъ посредства желѣзной дороги.

Независимо отъ тарифа или при тарифѣ выгодномъ для пользующихся желѣзною дорогою размѣръ приносимой ею услуги зависитъ отъ естественныхъ условій передвиженія грузовъ и съ теченіемъ времени возрастаетъ.

Услуга, приносимая окружною городскою дорогою торговлѣ и промышленности, болѣе для дальняго ея района чѣмъ для ближняго и болѣе для внѣшней части ближняго района чѣмъ для внутренней, причемъ встрѣчаются даже случаи пользованія этою дорогою, неимѣющія мѣста на желѣзныхъ дорогахъ неокружныхъ.

Главнымъ образомъ эта услуга окружной дороги должна быть тѣмъ болѣе, чѣмъ болѣе ея часть, находящаяся въ эксплуатаціи, или чѣмъ дорога сомкнутѣе; чѣмъ лучше пути сообщенія отъ станціи Окружной дороги къ разнымъ промышленнымъ учрежденіямъ, какъ внѣ, такъ и внутри города, коковы: заводы, фабрики, склады и рынки;

чѣмъ болѣе затрудненій представляется гужевою перевозкѣ по улицамъ города, помимо желѣзной дороги,

и чѣмъ болѣе количество передвигаемаго мѣстнаго груза и чѣмъ обширнѣе дальній районъ окружной дороги.

Услуга, приносимая окружною дорогою городу въ отношеніи его внутреннихъ путей сообщенія, особенно для центральной части города, подчиняясь предыдущимъ условіямъ своего возрастанія, должна быть еще тѣмъ болѣе,

чѣмъ хуже качество матеріаловъ, употребляемыхъ для устройства мостовыхъ и чѣмъ больше неровностей имѣетъ мѣстность, занятая городомъ.

Наконецъ, услуга, оказываемая окружною дорогою населенію въ отношеніи болѣе производительнаго употребленія его рабочихъ силъ, приложенныхъ къ дальнимъ концамъ гужевою перевозки по городскимъ улицамъ, подчиняясь также всѣмъ предыдущимъ условіямъ своего возрастанія, должна быть тѣмъ болѣе,

чѣмъ болѣе будетъ развитіе и благосостояніе населенія

и чѣмъ больше потребуется этихъ силъ въ мѣстности, которыми онѣ доставлены въ городъ.

И такъ:

Услуга, оказываемая окружною желѣзною дорогою, и выражаемая ею свойства этого рода путей сообщенія, какъ всякаго пути внутреннихъ городскихъ сообщеній, протекаютъ изъ естественныхъ условій передвиженія въ городъ грузовъ и изъ такихъ же условій развитія производительности и благосостоянія города. Поэтому окружная городская желѣзная дорога есть необходимый, мѣстный усовершенствованный путь сообщенія, который въ соотвѣтственно развившемся большомъ промышленномъ городѣ составляетъ со всѣми прочими городскими путями сообщенія одну съуть внутреннихъ сообщеній и служитъ какъ бы передаточнымъ, весьма полезнымъ звеномъ между этимъ городомъ и желѣзными дорогами, въ дальній районъ его торговой дѣятельности.

Изъ вышесказаннаго также видно, что способы увеличенія услуги, доставляемой окружною дорогою, должны заключаться:

въ улучшеніи подѣздныхъ путей къ станціямъ окружной дороги, какъ изъ внѣшней, такъ и изъ внутренней частей ея района,

въ упрощеніи формальностей, обыкновенныхъ при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ и въ устраненіи всякаго участія товаро-хозяевъ во всѣхъ операціяхъ перевозки отъ мѣста склада товара до мѣста его сдачи.

Перейдемъ теперь къ слѣдующему вопросу:

2 Какія бываютъ или могутъ быть причины построения окружной городской желѣзной дороги?

Причины построения Окружной городской желѣзной дороги можно раздѣлить на три разряда: главныя или коренныя, общія и ближайшія.

Подъ именемъ *главныхъ или коренныхъ* причинъ слѣдуетъ разумѣть тѣ, которыя являются вслѣдствіе роста или развитія самаго города.

Окружная дорога составляетъ потребность всякаго большаго города, въ которомъ отодвинувшіяся отъ центра окраины испытываютъ затрудненіе въ сношеніяхъ между собою и важнѣйшими пунктами центра, прямой доступъ къ которымъ отъ нихъ по чему-либо затруднителенъ. Подтверженіе этого положенія усматривается въ Парижской и Берлинской желѣзныхъ дорогахъ и даже въ проектѣ Московской Окружной дороги.

Существуетъ мнѣніе, что Парижская Ceinture не можетъ быть сравниваема ни съ Берлинскою ни съ Московскою окружными дорогами, потому, будто, что численность населенія Парижа больше чѣмъ вдвое превышаетъ численность населенія Берлина и Москвы. Мнѣніе это невярно. Сравненіе такихъ дорогъ, какъ окружныя, возможно только для однородныхъ періодовъ существованія ихъ, а именно: для начала построения этихъ дорогъ, для перваго пятилѣтія эксплуатаціи каждой изъ нихъ, для втораго пятилѣтія и т. д. При такомъ только сравненіи будутъ возможны правильные выводы относительно, напр., дѣйствительной необходимости окружной дороги для даннаго города.

Начало построения Парижской окружной дороги относится къ 1851 году, когда въ Парижѣ было всего около 1,100,000 жителей. Очевидно, что современно возбужденію вопроса о построеніи этой дороги число жителей въ Парижѣ было еще менѣе.

Начало построения Берлинской окружной дороги относится на 1869 году, когда населеніе въ Берлинѣ было почти 700000; но при возбужденіи вопроса о построеніи этой дороги населеніе было также менѣе.

Начало построения Московской окружной дороги еще не опредѣлено, но вопросъ объ этомъ построеніи возбужденъ, если судить на основаніи извѣстнаго доклада коммиссіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ, въ 1870 году, или, если судить по первому представленію проекта, въ 1872 году. По послѣдней же переписи число жителей въ Москвѣ было въ 1871 году 611000.

Факты эти, конечно, не могутъ быть случайными. Они указываютъ на зависимость между числомъ жителей въ городѣ и необходимостью дополнить его внутреннія пути сообщенія связующею окраины окружною дорогою. При этомъ объясненіе относительно поздняго построения Парижской окружной дороги слѣдуетъ видѣть въ присутствіи въ Парижѣ большой судоходной рѣки Сены, дополнявшей уже весьма много его внутреннія сообщенія.

Въ настоящее время въ Москвѣ слѣдуетъ считать уже около 800,000 жителей, и потому имѣется достаточное основаніе предположить, что сравнительно съ названными городами Москва много терпитъ отъ неполноты сѣти ея внутреннихъ путей сообщенія, отъ отсутствія въ ней окружной желѣзной дороги, особенно если взять во вниманіе раскиданность московскихъ построекъ по всей площади города.

Въ Берлинѣ въ настоящее время около 1,000,000 жителей (см. соч. Швабе 1874 г. стр. 86) и тамъ предполагаютъ построить еще другую окружную дорогу рядомъ съ существующею, собственно для товарнаго движенія.

Въ Парижѣ теперь до 2,000,000 жителей (см. соч. Du-Camp. Т. 1, стр. 10). Тамъ, вслѣдствіе сильно развившихся окраинъ и окрестностей города, предполагаютъ начать постройку второй окружной дороги въ разстояніи 8 километровъ отъ существующей.

О современномъ построеніи окружныхъ дорогъ въ названныхъ городахъ передвиженіи грузовъ можно судить отчасти изъ слѣдующихъ фактовъ.

Въ 1851 году (см. *annuaire officiel de chemins de fer par Choix et C^o 1873 г.*) желѣзныхъ дорогъ во всей Франціи было только 3500 километровъ; въ настоящее же время ихъ имѣется около 20000 километровъ.

Въ 1869 году было привезено въ Берлинъ по желѣзнымъ дорогамъ (см. Städtisches Jahrbuch соч. Швабе 1870 г. стр. 209) около 80 мил. пуд. разныхъ грузовъ, а вывезено изъ Берлина около 26 мил. пудовъ. Въ 1872 году привезено около 150 мил., а вывезено около 46 мил. пуд. (см. то же соч. Швабе 1874 г. стр. 98).

Въ 1870—1871 г. привезено въ Москву по желѣзнымъ дорогамъ болѣе 108 мил. пудовъ, а вывезено изъ Москвы около 36 мил. пудовъ. Въ 1874 г. привезено было болѣе 168 мил., а вывезено почти 40 мил. пудовъ.

Такимъ образомъ настоящій привозъ и вывозъ Москвы значительно уже болѣе привоза и вывоза Берлина, современнаго построению тамъ окружной дороги.

Указаніе зависимости между числомъ населенія города и необходимостью для него окружной дороги ~~фактъ~~ получаетъ еще большее значеніе, если принять въ соображеніе протяженіе окружныхъ дорогъ.

Длина Парижской дороги равна $31\frac{1}{2}$ километра.

Длина Берлинской дороги, излишне удаленной отъ городскихъ построекъ, равна будетъ, по окончательномъ построении, почти 37 километрамъ.

Вся длина Московской Окружной дороги по проекту, представленному въ Думу, будетъ 33,3 версты или 35,5 километровъ.

Эти данныя, безъ всякаго сомнѣнія, достаточны, чтобы принять за основаніе, что для всѣхъ большихъ промышленныхъ городовъ существуетъ черта, удаленная отъ центра приблизительно на $\frac{34}{2.3,14} = 5,41$ или на $5\frac{1}{2}$ километра, дойдя до которой въ своемъ развитіи, городъ долженъ уже сознавать надобность въ соединеніи его внутреннихъ путей сообщенія окружною паровозною желѣзною дорогою.

Весьма можетъ быть, что объясненіе этого факта слѣдуетъ искать именно въ разстояніи $5\frac{1}{2}$ километра. Увеличенное вдвое, оно составитъ почти половину дневнаго пѣшаго перехода человѣка. Населеніе, занимающее окраины города и имѣющее торговыя отношенія и потребности въ центрѣ и на другихъ окраинахъ, должно, при этомъ разстояніи перехода, употреблять отъ полдня до цѣлаго дня только на передвиженіе для удовлетворенія своихъ насущныхъ нуждъ. Населеніе, занимающее одну изъ окраинъ промышленнаго города, должно чувствовать неудобство потери большей части своего времени на передвиженія тѣмъ сильнѣе, чѣмъ серьезнѣе интересы его на другихъ окраинахъ города, каковы, напримѣръ, окраины, имѣющія вокзалы желѣзныхъ дорогъ, скотопригонные дворы, мѣста народныхъ гуляній, монастыри, кладбища и т. п.

Умножающееся населеніе города начинаетъ избѣгать окраинъ, поселяясь даже до тѣсноты въ центральныхъ его частяхъ, изъ которыхъ стоимость передвиженій гужевымъ способомъ обходится дешевле; окраины, наиболѣе удаленныя отъ другихъ, важнѣйшихъ окраинъ, начинаютъ пустѣть; цѣнности разныхъ имуществъ на окраинахъ города падаютъ. И вотъ тогда то является описаніе такого бѣдственнаго состоянія городскихъ окраинъ, подобное изложенному въ докладѣ Московской Коммиссіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ 23 февраля 1870 г., и зарождается стремленіе соединить окраины окружною желѣзною дорогою.

И такъ главныя причины построенія окружныхъ желѣзныхъ дорогъ заключаются въ численности и промышленной дѣятельности городского населенія, при извѣстномъ размѣрѣ которыхъ существующіе внутренніе городскіе пути сообщенія оказываются излишне загроможденными, дорогими и недостаточными. Такую численность населенія, при отсутствіи въ городѣ удобныхъ водяныхъ путей сообщенія, можно принять, на основаніи вышесказаннаго, въ 600,000 жителей.

Подъ рубрикою *общихъ* причинъ построенія окружной дороги разумѣются коммерческія и хозяйственныя пользы, достигаемыя городомъ помощію этого пути сообщенія.

Выше были разсмотрѣны виды услугъ, приносимыхъ окружною дорогою городу, и всѣ условія, отъ которыхъ эти услуги зависятъ. Сущность услугъ окружной дороги основывается на дешевизнѣ и удобствѣ передвиженій по ней и на сомнѣнности этой дороги, и размѣръ услуги опредѣляется перевѣсомъ выгодъ, который возможно получить

при передвиженіяхъ при посредствѣ окружной дороги, сравнительно съ передвиженіемъ безъ ея посредства. Вообще говоря, Окружная дорога сокращаетъ расходы по передвиженію пассажировъ и товаровъ, доставляя равномерную пользу городу по всей его окружности до центра.

Населенность и производительность большого промышленнаго города, развиваясь прогрессивно, доводятъ наконецъ запросъ на передвиженія до степени, превышающей предложенія. Перевозочныхъ средствъ, находящихся въ городѣ и тоже постепенно возрастающихъ, оказывается сравнительно мало. Городскія улицы загромождаются обозами и быстро портятся. Плата за гужевую перевозку по городу неминуемо возрастаетъ какъ отъ постепеннаго уменьшенія конкуренціи между возчиками, такъ и отъ увеличенія ихъ собственныхъ расходовъ на содержаніе повозокъ, лошадей и себя самихъ.

Эта прибавка платы за перевозку съ теченіемъ времени ложится все большею и большею долею на цѣнность припасовъ, строительныхъ матеріаловъ и т. п. и все болѣе и болѣе увеличиваетъ смѣты расходовъ частныхъ и городскихъ. Она ложится также на цѣну произведеній всѣхъ промышленныхъ учрежденій города, какъ фабрики, заводы и проч., и, вмѣстѣ съ увеличивающеюся стоимостью топлива или постепенно умалываетъ значеніе города на рынкахъ его торговли, которыми завладѣваютъ другіе города и страны, или значительно уменьшаетъ барышъ фабрикантовъ и заводчиковъ этого города. За тѣмъ естественно является у многихъ желаніе уменьшить плату рабочимъ на фабрикахъ, заводахъ и т. п., уменьшить плату легковымъ и ломовымъ извозчикамъ и проч.

Слѣдовательно, возрастающая прибавка платы за гужевую перевозку по городу, составляющая результатъ недостаточности въ городѣ перевозочныхъ средствъ и неудовлетворительности его внутреннихъ путей сообщенія, какъ бы населеніе къ нимъ ни привыкло, въ концѣ концовъ сулитъ ему и всему городу обѣдненіе. Естественно, что въ населеніи каждаго большого города, производительность и торговля котораго достигли размѣровъ, неудобныхъ для его внутреннихъ путей сообщенія, — рождается стремленіе улучшить и удешевить свои перевозочныя средства.

Съ этою цѣлію, въ такихъ городахъ сначала заводятся общественные экипажи, омнибусы, а потомъ конно-желѣзныя дороги, причемъ первые служатъ исключительно, а вторыя преимущественно для передвиженія пассажировъ.

Оба эти усовершенствованія приносятъ населенію существенную пользу, сокращая время передвиженія для однихъ (вовсе не ѣздившихъ прежде) и сокращая расходы на передвиженіе для другихъ; но они не устраняютъ собою главнаго неудобства внутри города, которое происходитъ отъ усиленнаго грузоваго движенія, и не обезпечиваютъ городу рынковъ сбыта его произведеній. Самое содержаніе хорошо устроенныхъ общественныхъ экипажей и омнибусовъ съ выгодною возможно только при хорошихъ мостовыхъ; послѣднія же отъ перевозки тяжестей постоянно портятся.

Правда, администраціи нѣкоторыхъ конно-желѣзныхъ дорогъ стараются или имѣютъ въ виду установить на своихъ линіяхъ перевозку грузовъ, но эта перевозка, вслѣдствіе неправильности городскихъ улицъ, тѣмъ затруднительнѣе, чѣмъ на большее разстояніе она производится и чѣмъ неровности мѣстности города болѣе; она была бы затруднительна еще и тамъ, гдѣ передвиженіе пассажировъ по конно-желѣзнымъ путямъ особенно велико. Во всякомъ случаѣ, такая перевозка не можетъ стоить дешево и потому не можетъ быть выгодна для конно-желѣзныхъ дорогъ. Только при особо благоприятныхъ условіяхъ, въ городахъ съ нарочно распланированными для того улицами, какъ напр., въ нѣкоторыхъ городахъ С. Америки, перевозка тяжестей по конно-желѣзнымъ дорогамъ производится съ выгодною.

Усиленное передвиженіе тяжестей гужемъ по улицамъ города убыточно и для конно-желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ весьма много портитъ полотно ихъ.

Общественные экипажи и конно-желѣзные пути, кромѣ того, не оказываютъ почти никакой пользы хозяйству самаго города.

Для уменьшенія тѣсноты на главныхъ улицахъ отъ перевозки тяжестей и для сохраненія мостовыхъ этихъ улицъ, дѣлаются иногда распоряженія о направленіи тяжелыхъ обозовъ на другія улицы и переулки въ объѣздъ. Распоряженія эти, при всей цѣлесообразности своей, могутъ однако быть полезны только временно и должны вести къ по-

вой прибавкѣ платы возчикамъ и затѣмъ, какъ выше объяснено, къ нарушенію важнѣйшихъ интересовъ города. Безъ измѣненія же порядка перевозки по городскимъ улицамъ тяжестей едва ли возможно какое либо улучшеніе, даже въ благоустройствѣ города вообще.

Очевидно, что для уменьшенія платы за гужевую перевозку по городу, производительность и торговля котораго достигли размѣровъ, неудобныхъ для его внутреннихъ сообщеній, самымъ рациональнымъ средствомъ слѣдуетъ признать то средство, при которомъ устраняются совершенно или большею частью причины, вызывающія возвышеніе этой платы, т. е. сравнительная недостаточность перевозочныхъ средствъ, которыми располагаетъ населеніе города, и не удовлетворительное содержаніе его центральныхъ путей сообщеній.

Самымъ рациональнымъ способомъ обращенія недостаточныхъ перевозочныхъ средствъ, которыми владѣетъ городское населеніе, въ достаточныя слѣдуетъ признать уменьшеніе средняго разстоянія передвиженія, хотя для части перевозимыхъ пассажировъ и грузовъ; а самымъ рациональнымъ способомъ для обращенія неудовлетворительныхъ центральныхъ городскихъ путей сообщенія въ удовлетворительные, безъ всякаго сомнѣнія, слѣдуетъ считать уменьшеніе количества перевозимыхъ по нимъ тяжестей, безъ ущерба промышленности города. Способы эти даются устройствомъ окружной желѣзной дороги, составляющей такимъ образомъ окончательный видъ улучшенія городскихъ путей сообщенія и городскихъ перевозочныхъ средствъ.

Окружная желѣзная дорога, посредствомъ своихъ многочисленныхъ станцій, привлекаетъ къ себѣ изъ города массы передвигаемыхъ грузовъ, оставляя въ центральныхъ частяхъ города почти только то количество ихъ, которое нужно собственно для этихъ частей. Точно также окружная желѣзная дорога передаетъ городу поступившія на нее массы грузовъ, изъ которыхъ отвозятся гужемъ въ центральныя части города только немногіе грузы, нужные собственно для этихъ частей. При этомъ, конечно, количество грузовъ, передвигаемыхъ по центральнымъ городскимъ улицамъ и разстояніе гужевой перевозки грузовъ будутъ значительно менѣе.

Примѣчаніе. Подробное объясненіе уменьшенія количества грузовъ въ центральныхъ частяхъ города и уменьшеніе разстоянія гужевой перевозки во время дѣйствія окружной дороги помѣщено выше, въ отвѣтъ на первый вопросъ.

Количество грузовъ, передвигаемыхъ по центральнымъ городскимъ улицамъ, и разстояніе гужевой перевозки по городу, очевидно, уменьшится еще болѣе, когда отъ станцій окружной дороги будутъ устроены конно-желѣзные пути, способные къ выгодной перевозкѣ грузовъ, если не къ центру города, то къ разнымъ важнѣйшимъ промышленнымъ его пунктамъ.

Выше было разъяснено, что устройство такихъ конно-желѣзныхъ путей весьма полезно для увеличенія услугъ окружной дороги городу. Здѣсь указывается на выгоду города отъ направленія грузовъ по такимъ путямъ. Вслѣдствіе короткаго протяженія каждаго изъ этихъ путей, эксплуатація ихъ въ отношеніи перевозки какъ пассажировъ, такъ и грузовъ можетъ быть гораздо удобнѣе и выгоднѣе, нежели городскихъ конно-желѣзныхъ дорогъ, существующихъ безъ связи съ окружными дорогами. Отсюда ясно, что и сами городскія конно-желѣзныя дороги могутъ достигнуть своего полного значенія, т. е. перевозки пассажировъ и грузовъ, только по устройствѣ окружной желѣз. дороги.

Равнымъ образомъ и содержателямъ тѣхъ omnibusовъ, которые совершаютъ рейсы изъ одного конца города въ другой его конецъ, придется примкнуть эти рейсы къ станціямъ окружной дороги и сократить протяженіе рейсовъ.

Окружная желѣзная дорога, очевидно, можетъ и должна быть примѣнена къ городскому хозяйству и можетъ дать городу значительное сбереженіе въ расходахъ. Кромѣ сбереженія въ содержаніи улицъ, о которомъ уже было сказано, сокращая вообще расходы по перевозкѣ и обладая многими станціями, окружная желѣзная дорога доставитъ городу возможность увозить выгодно и далеко за черту города мусоръ, снѣгъ и разныя нечистоты, а также возможность снабжать городъ топливомъ по низшимъ цѣнамъ.

Нѣсколько иначе представляется положеніе города, который имѣетъ свои внутренніе водяные пути сообщенія. Посредствомъ этихъ путей сообщенія населеніе его можетъ выгодно получать и выгодно развозить по городу по крайней мѣрѣ предметы первой необ-

ходимости, какъ хлѣбъ, дрова, строительные матеріалы. Посредствомъ тѣхъ же путей сообщенія городъ можетъ выгодно собирать и увозить муссоръ и нечистоты. Удобства, доставляемые городу внутренними водяными сообщениями, какъ напримѣръ Петербургу, отражаются весьма благотѣльно на относительной дешевизнѣ жизни населенія и на его фабричной промышленности и торговлѣ. Удобства эти тѣмъ не менѣе рѣдко замѣчаются, также какъ рѣдко замѣчаются и неудобства, вслѣдствіе отсутствія окружной дороги въ большомъ промышленномъ городѣ, неимѣющемъ внутреннихъ водяныхъ сообщеній.

Для такого города окружная желѣзная дорога, какъ объяснено выше, необходима, чтобы довести его мѣстные пути сообщенія и перевозочныя средства до того усовершенствованнаго состоянія, при которомъ лучше всего обезпечиваются интересы населенія города, лучше устраняются отъ города постороннія конкуренціи въ промышленномъ и торговомъ отношеніяхъ въ настоящемъ и въ будущемъ и легче всего сберегаются средства городского хозяйства.

Обязательное и необходимое соблюденіе этихъ важныхъ городскихъ интересовъ и составляетъ общія причины построенія Окружныхъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Ближайшія, иначе сказать, случайныя причины построенія окружныхъ дорогъ могутъ быть весьма различны, и перечислять ихъ, конечно, нѣтъ надобности. Достаточно указать на непосредственные поводы построенія Окружныхъ желѣзныхъ дорогъ, существующихъ нынѣ.

Причиною построенія *Лондонской* столичной желѣзной дороги было самостоятельное коммерческое предпріятіе, имѣвшее главною цѣлью перевозку пассажировъ въ центръ города, въ Сити. Дорога эта представляетъ видоизмѣненіе окружной дороги. Она имѣетъ общую длину тоже около 35 километровъ, но проходитъ только по нѣкоторымъ изъ окраинъ. Значительная часть ея проведена тунелями подъ городскими улицами и домами. Осуществленіе предпріятія потребовало сломки и возобновленія многихъ богатыхъ и населенныхъ кварталовъ города и колоссальнаго капитала, и все-таки достигло успѣха, если судить о немъ по количеству перевозимыхъ дорогою пассажировъ. Количество это такъ велико, что если бы всѣ пассажиры рѣшились ѣхать въ Сити не по желѣзной дорогѣ, а въ экипажахъ, то, при не маломъ уже движеніи экипажей существующемъ, они сдѣлали бы проѣздъ по лондонскимъ улицамъ совершенно невозможнымъ.

Но городовъ, подобныхъ Лондону, нѣтъ, и такое дорогое соединеніе съ центромъ, какъ въ Лондонѣ, можетъ быть предпріяно другими большими городами только по прошествіи долгаго времени. По свѣдѣніямъ за 1874 годъ населеніе Лондона было 3,886,000 человекъ. Во время же построенія столичной желѣзной дороги оно было болѣе 2,000,000.

Причина построенія *Парижской* Окружной желѣзной дороги была двоякая: соединеніе рельсовымъ путемъ вокзаловъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, приходящихъ въ Парижъ, для передачи товарныхъ вагоновъ, и облегченіе населенію способовъ передвиженія и сообщенія съ важнѣйшими окрестностями Парижа, безъ стѣсненія парижскихъ улицъ.

Товарное движеніе, собственно для Парижа, не входило въ соображеніе строителей, во 1-хъ, потому, что вокзалы всѣхъ парижскихъ желѣзныхъ дорогъ расположены довольно близко къ центру, во 2-хъ, масса предметовъ первой необходимости доставляется въ Парижъ Сеною дешевле, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ, и, въ 3-хъ, учрежденіе приѣма и выдачи товаровъ на станціяхъ Окружной дороги увеличило бы значительно расходы на содержаніе этой дороги и весьма затруднило бы администраціи другихъ желѣзныхъ дорогъ, не давъ хорошаго результата, такъ какъ эксплуатація Парижской дороги находится въ распоряженіи этихъ же администрацій. Тѣмъ не менѣе въ одномъ мѣстѣ *Seinture* устроена вѣтвь, соединяющая ее съ главнымъ скотнымъ рынкомъ и бойнею, и весь скотъ, откуда-бъ онъ ни привозился, доставляется посредствомъ *Seinture* на этотъ рынокъ.

Берлинская Окружная дорога построена также съ цѣлью соединенія вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ для передачи вагоновъ, проходящихъ Берлинъ; потомъ къ этой цѣли

присоединились военныя надобности, каковы быстрое передвиженіе войскъ, боевыхъ припасовъ и привозъ раненыхъ. Но уже черезъ три года послѣ начала постройки этой дороги, а именно зъ Январѣ 1872 года, на ней была открыта перевозка пассажировъ и пріемъ и выдача товаровъ прямаго и мѣстнаго сообщенія.

Берлинская дорога имѣетъ вѣтви къ главному скотному рынку и бойнѣ, къ газовому заводу для подвозки каменнаго угля и къ нѣсколькимъ другимъ заводамъ.

Вопросъ о построеніи Окружной желѣзной дороги въ *Москвѣ* возбуждается какъ самимъ городомъ, заявившимъ о недостаткахъ нѣкоторыхъ окраинъ своихъ, такъ и лицами, представившими въ Думу проектъ Окружной дороги и готовыми исполнить его за свой рискъ и страхъ. Прочность основаній предпріятія заключается въ разсмотрѣнныхъ выше услугахъ, доставляемыхъ городу Окружною дорогою, въ главныхъ и общихъ причинахъ сооруженія Окружныхъ дорогъ и въ особыхъ условіяхъ мѣстности и торговыхъ оборотовъ Москвы.

Въ этомъ случаѣ соединеніе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ посредствомъ Окружной дороги составляетъ уже не причину, а непремѣнное слѣдствіе построенія послѣдней.

Кромѣ названныхъ выше трехъ городовъ еще три города въ Европѣ имѣютъ населеніе больше, чѣмъ Москва, Константинополь—болѣе милліона, Вѣна—почти милліонъ и Петербургъ—около 800,000.

Положеніе *Константинополя* въ промышленномъ и социальномъ отношеніяхъ слишкомъ исключительно среди другихъ большихъ городовъ Европы, чтобы можно было указать причину скораго построенія желѣзной дороги по окраинамъ этого города.

Построеніе окружной дороги въ *Вѣнѣ*, подъ вліяніемъ судоходнаго Дуная и канала его, должно нѣсколько задержаться; но и тамъ существуетъ уже часть желѣзной дороги вокругъ города. Она устроена съ южной стороны, отъ пристани на Дунаѣ до линіи западной дороги, т. е. на большей части окраинъ города на правомъ берегу Дуная, и служитъ для передачи товаровъ и пассажировъ.

Въ *Петербурѣ*, богато одаренномъ внутренними водяными путями сообщенія, надобность въ окружной желѣзной дорогѣ долго не представится, хотя рельсовое соединеніе между вокзалами всѣхъ петербургскихъ желѣзныхъ дорогъ уже существуетъ.

Въ настоящее время въ Москвѣ также имѣются прямыя рельсовыя соединенія между нѣкоторыми желѣзными дорогами (между Николаевскою, Смоленскою, Курскою, Нижегородскою и Рязанскою и между Курскою и Нижегородскою), но они, по ихъ расположенію, не могутъ быть эксплуатируемы съ выгодною для Москвы и служатъ большею частію только для служебныхъ надобностей самихъ желѣзныхъ дорогъ и для передачи вагоновъ съ грузомъ, минующимъ Москву.

За симъ, по разсмотрѣніи всѣхъ причинъ построенія окружныхъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя не заключить, что вопросъ о построеніи Московской Окружной дороги возбужденъ наиболѣе правильнымъ образомъ—съ наблюденіемъ выгодъ города и съ основаніемъ на нихъ расчетовъ предпріятія.

3) Какія бываютъ и могутъ быть послѣдствія построенія окружныхъ желѣзныхъ дорогъ?

Послѣ разбора свойствъ окружныхъ желѣзныхъ дорогъ и причинъ ихъ построенія не трудно представить и послѣдствія ихъ эксплуатаціи.

Послѣдствія эксплуатаціи окружныхъ городскихъ дорогъ слѣдуетъ подраздѣлить также, какъ и причины построенія ихъ,—на главныя, общія и спеціальныя. Разсмотрѣніе ихъ должно ограничиваться только важнѣйшими. Даже простое перечисленіе всѣхъ послѣдствій построенія окружной дороги и невозможно и безцѣльно; каждое изъ нихъ, отдѣльно взятое, можетъ само быть причиною проявленія нѣсколькихъ другихъ.

Главныя послѣдствія построения и эксплуатаціи окружной городской дороги, выражающія собою ростъ города, суть *быстрое заселеніе окраинъ его и возвышеніе цѣнности недвижимыхъ имуществъ на этихъ окраинахъ.*

Весьма понятно, что какъ только откроется путь, удобно и дешево сообщающій окраины города между собою и съ важнѣйшими болѣе центральными пунктами, путь, отсутствіе котораго задерживало и даже уменьшало значеніе окраинъ и понижало цѣнность ихъ недвижимостей, то названныя послѣдствія неперемѣнно явятся. Подтверженіе этому можно видѣть въ окраинахъ трехъ городовъ, въ которыхъ окружныя дороги существуютъ, и даже просто въ ближайшихъ къ вокзаламъ желѣзныхъ дорогъ мѣстностяхъ всѣхъ городовъ.

Заселеніе окраинъ города, соединенныхъ окружною дорогою, происходитъ какъ людьми пришлыми извнѣ, такъ, и еще болѣе, людьми, выселяющимися изъ города по разнымъ причинамъ, изъ которыхъ важнѣйшія суть: дороговизна квартиръ и менѣе здоровый воздухъ центральныхъ частей города.

Предоставляя ежегодному приращенію городского населенія болѣе простора для выбора удобнаго мѣста для жительства, окружная дорога обеспечиваетъ такимъ образомъ *правильность этого приращенія и развитіе производительности* всего городского населенія и предупреждаетъ увеличеніе скученности населенія въ центральныхъ частяхъ города, весьма вредную въ гигиеническомъ отношеніи.

Само собою разумѣется, что это вліяніе окружной дороги должно быть тѣмъ чувствительнѣе, чѣмъ лучше устроены прямые пути сообщенія между окраинами и центромъ, и тѣмъ необходимѣе, чѣмъ быстрѣе возрастаетъ ежегодно численность городского населенія.

Ежегодное выселеніе изъ центра на окраины доли городского населенія будетъ поддерживать балансъ между спросомъ и предложеніемъ на квартиры въ центральныхъ частяхъ города, и если не понизитъ средней величины *платы за эти квартиры*, то хотъ предохранитъ ее отъ постоянного возвышенія.

Отвлеченіе значительной части пассажировъ и грузовъ къ окраинамъ должно благотворно подѣйствовать на центральныя части города, что вмѣстѣ съ предупрежденіемъ увеличенія въ нихъ скученности населенія, должно отозваться весьма благопріятно на уменьшеніи *процента заболѣваемости* всего городского населенія.

Очевидно, что вліяніе двухъ послѣднихъ результатовъ сооруженія окружной дороги будетъ тѣмъ сильнѣе, чѣмъ меньше въ самомъ городѣ пустырей, удобныхъ для постройки домовъ.

Важнѣйшія послѣдствія построения и эксплуатаціи окружной городской желѣзной дороги въ коммерческомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ суть—*пониженіе средней платы за мужевую перевозку* по городу пассажировъ и грузовъ и *улучшеніе состоянія внутреннихъ городскихъ путей сообщеній.*

Задержанныя въ своемъ развитіи постоянно возвышавшейся платой за перевозку, промышленность и торговля города, по открытіи въ немъ усовершенствованнаго пути сообщенія, понижающаго среднюю плату за перевозку, какъ окружная дорога получаютъ могущественнѣйшую поддержку, которая въ состояніи сохранить за городомъ и расширить *рынки сбыта* его произведеній, а за населеніемъ города *выгодный заработокъ.*

Эксплуатація окружной дороги вызоветъ устройство отъ ея станцій, въ удобнѣйшихъ мѣстахъ, *конно-желѣзныхъ путей* къ центру и откроетъ прочимъ конно-желѣзнымъ городскимъ линиямъ возможность выгоднаго товарнаго движенія. Въ мѣстахъ же, менѣе удобныхъ для проложенія конно-желѣзныхъ путей отъ станцій окружной дороги, могутъ быть учреждены правильно организованныя *артели возчиковъ.* То и другое можетъ привести къ учрежденію правильной и гарантированной *«доставки товаровъ на домъ»*, такъ много облегчающей сношенія публики чрезъ посредство желѣзныхъ дорогъ.

Излишній (хотя и не выходящій изъ выгоднаго размѣра средней платы за перевозку), расходъ на перевозку со станцій окружной дороги въ городъ того разнаго сырья, которое снова будетъ перевезено, въ видѣ ли сырья или въ видѣ издѣлія, по окружной дорогѣ, постепенно образуетъ *склады сырья* у станцій окружной дороги и весьма много

разовьет *заводскую и фабричную промышленность* въ районѣ этой дороги. Это послѣдствіе вполне соответствуетъ неизбежному заселенію окраинъ, о которомъ сказано выше.

Тотъ же расходъ и вообще эксплуатація окружной дороги, понижающей и стоимость строительныхъ матеріаловъ, *уменьшатъ стоимость постройки домовъ въ городѣ*, а въ отношеніи окраинъ могутъ дать основаніе для устройства *колоній рабочихъ* и для устройства новыхъ *казармъ для войска*, въ замѣнъ расположенныхъ въ городѣ, что имѣется уже въ виду въ Берлинѣ и соответствуетъ желанію тамошняго военнаго начальства. Все это будетъ имѣть весьма сильное вліяніе на невозвышеніе платы за квартиры въ центральныхъ частяхъ.

Малодоходные изъ существующихъ на окраинахъ города фабрики, заводы и склады по соединеніи посредствомъ окружной желѣзной дороги со всѣмъ городомъ и съ рынками его сбыта сдѣлаются доходными.

Освобожденные отъ громадной массы перевозимыхъ грузовъ городскія улицы, какъ уже сказано, сэкономятъ значительную часть расходовъ на свое содержаніе со стороны города и домовладѣльцевъ, и послѣдніе получатъ возможность заняться серьезнѣе улучшеніемъ улицъ; затѣмъ откроется возможность улучшить и экипажи.

Масса нечистотъ, остающаяся на улицахъ вслѣдствіе усиленнаго передвиженія пассажировъ и грузовъ, по устройствѣ окружной желѣзной дороги, сократится до возможнаго минимума.

Громадныя издержки, производимыя городомъ на разныя перевозки, по устройствѣ окружной дороги и улучшеніи подъѣздныхъ къ ней путей, сократятся въ значительной степени и дадутъ сбереженіе, которое городъ можетъ употребить болѣе производительнымъ образомъ. Самая вывозка нечистотъ при устройствѣ окружной дороги можетъ стоить гораздо дешевле.

Смотря на предметъ по отношенію къ городскому хозяйству, слѣдуетъ думать, что городъ, который по своему населенію и производительности подходитъ подъ условія построенія окружной дороги, долженъ быть снабженъ ею неотлагательно. Только послѣ устройства этого лучшаго городского пути сообщенія городъ въ состояніи будетъ приниматься за разрѣшеніе множества задачъ своего благоустройства, безъ отягощенія населенія чрезмѣрными налогами.

Спеціальными послѣдствіями устройства Окружной желѣзной дороги должно признать тѣ, которыя непосредственно отвѣчаютъ причинѣ этого устройства. При этомъ очевидно, что для большаго промышленнаго города, имѣющаго желаніе и всѣ задатки для своего развитія и оказывающаго стремленіе принимать дѣятельное участіе въ конкуренціи съ другими городами и странами на рынкахъ сбыта, необходимо, чтобы окружная дорога его служила только интересамъ города и своимъ собственнымъ; очевидно, что изъ всѣхъ разсмотрѣнныхъ выше ближайшихъ причинъ построенія окружныхъ желѣзныхъ дорогъ, коммерческія причины, которыя вызвали построеніе Лондонской столичной дороги и проектированіе Московской Окружной дороги, должны быть самыми выгодными для города.

По соображеніи всѣхъ исчисленныхъ послѣдствій устройства и эксплуатаціи окружной желѣзной дороги въ большомъ промышленномъ городѣ, необладающемъ водяными путями сообщенія, слѣдуетъ, безъ всякаго сомнѣнія, заключить, что такой городъ, знакомый со сказанными послѣдствіями, немедленно приметъ окружную желѣзную дорогу даже за базисъ въ разрѣшеніи многихъ вопросовъ благоустройства и экономіи.

Закончимъ этимъ разъясненія по тремъ основнымъ вопросамъ объ общемъ значеніи окружныхъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ и, для удобства въ послѣдующемъ изложеніи, припомнимъ еще разъ послѣдніе выводы разъясненія по каждому вопросу.

1) Окружная желѣзная дорога есть необходимый мѣстный, усовершенствованный путь сообщенія, который съ другими мѣстными путями сообщенія, въ соответственнo развитомъ большомъ промышленномъ городѣ, составляетъ одну сѣть внутреннихъ сообщеній и служитъ передаточнымъ, весьма полезнымъ звеномъ между этимъ городомъ и желѣзными дорогами въ дальніе районы его торговой дѣятельности.

2) Рассмотрѣніе всѣхъ причинъ построения окружныхъ желѣзныхъ дорогъ приводитъ къ заключенію, что возбужденіе вопроса объ устройствѣ окружной дороги въ Москвѣ наиболѣе правильное и съ выгодой для города и для самой окружной дороги,

и 3) Важность и неисчислимость послѣдствій построения окружной дороги въ большомъ промышленномъ городѣ даютъ ему полное основаніе признать этотъ усовершенствованный путь сообщенія базисомъ въ разрѣшеніи многихъ задачъ городского благоустройства и городской экономіи.

Три разъясненные вопроса исчерпываютъ собою почти все понятіе объ окружной дорогѣ; но въ обществѣ и даже въ печати можно встрѣтить еще вопросъ.

4) Откуда явятся на Окружной дорогѣ пассажиры и грузы.

Отвѣчать подробно на этотъ вопросъ, послѣ разъясненія трехъ предыдущихъ вопросовъ, конечно, уже нѣтъ надобности. Вышесказанное убѣждаетъ, что пассажиры и грузы явятся на окружной дорогѣ не только вслѣдствіе ея свойствъ и услугъ ея приносимыхъ, какъ мѣстнымъ усовершенствованнымъ путемъ сообщенія, но и вслѣдствіе причинъ заключающихся въ самомъ городѣ, въ его ростѣ и промышленности, при чемъ все основывается на самыхъ естественныхъ условіяхъ передвиженія и жительства.

Послѣ изложеннаго будетъ лишнею и ссылка на подтвержденіе представляемое окружными дорогами, существующими въ *Лондонѣ*, *Парижѣ* и даже *Берлинѣ*. Солидарность между этими дорогами и населеніемъ городовъ такова, что едва ли возможно вѣрно изобразить всѣ тѣ лишенія, которымъ подверглось бы населеніе, и всѣ запросы парламентамъ и безпорядки, которые бы за тѣмъ послѣдовали, если бы движеніе на окружныхъ дорогахъ было прервано.

За симъ перейдемъ къ рассмотрѣнію значенія окружной дороги въ Москвѣ по представленному проекту, удерживая въ памяти хотя главныя положенія и выводы изъ вышесказаннаго.

II.

ЗНАЧЕНИЕ ОКРУЖНОЙ ГОРОДСКОЙ ПАРОВОЗНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ВЪ МОСКВѢ.

Содержаніе этой главы заключается въ разясненіи:

- 1) Общей пользы Окружной дороги для Москвы.
- 2) Нѣкоторыхъ подробностей проекта и предпріятія Окружной дороги,
- и 3) Нѣсколькихъ примѣровъ пользованія Окружною дорогою.

Первоначальнымъ поводомъ ~~къ~~ составленія проекта послужило выраженное въ Докладѣ Московской Городской Общей Думѣ 23 февраля 1870 года мнѣніе Коммисіи «о пользахъ и нуждахъ общественныхъ» относительно недостатка путей сообщенія, связывающихъ одну изъ окраинъ города, Замоскворѣчье, съ линіями желѣзныхъ дорогъ Курской и Смоленской, и относительно вредныхъ послѣдствій этого недостатка.

1) Польза городу отъ устройства Окружной дороги.

Необходимость Окружной желѣзной дороги въ Москвѣ усматривается какъ изъ того, что не одно Замоскворѣчье, о которомъ говорится въ докладѣ Коммисіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ 1870 года, терпитъ отъ недостатка путей сообщенія къ вокзаламъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и изъ того, что большая часть фабрикъ и заводовъ расположены въ окраинныхъ частяхъ города.

При взглядѣ на планъ г. Москвы обнаруживается, что точно въ такихъ условіяхъ относительно разстояній, какія имѣетъ Замоскворѣчье, находится и районъ Дѣвичьяго Поля, что отъ вокзала Смоленской дороги весьма удалена, на примѣръ, Преображенская и Семеновская слободы, Лефортово и Арбатецъ и что, напр., районъ Бутырской заставы очень удаленъ отъ вокзала Нижегородской дороги. О значеніи фабрикъ и заводовъ, расположенныхъ близъ окраинъ, можно судить изъ того, что, какъ видно изъ «*Атласа мануфактурной промышленности Московской губерніи, соч. Матисена 1872 г.*», при годовомъ оборотѣ всѣхъ 816 московскихъ фабрикъ и заводовъ въ 91½ милліоновъ рублей, на долю фабрикъ и заводовъ, расположенныхъ въ числѣ 512 въ Рогожской, Серпуховской, Хамовнической, Прѣсененской, Сущевской, Мѣщанской и Лефортовской частяхъ, приходится около 61 милл. руб., изъ коихъ болѣе половины падаетъ на Серпуховскую и Лефортовскую части. Кромѣ того, расположено много фабрикъ и заводовъ за Камеръ-Коллежскимъ валомъ, которые, по атласу г. Матисена, частью влечены въ число находящихся въ Московскомъ уѣздѣ.

Вышесказанное объ общемъ значеніи окружныхъ дорогъ, безъ сомнѣнія, показываетъ, что отсутствіе окружной желѣзной дороги, при возрастающихъ цѣнѣхъ на топливо и платѣ за гужевою провозъ, можетъ быть для всѣхъ сихъ фабрикъ и заводовъ весьма пагубнымъ. Съ теченіемъ времени они, одинъ за другимъ, принуждены будутъ прекратить свои работы; а онѣ-то и даютъ главное значеніе всей промышленности и торговли Москвы. Поэтому для такого промышленнаго города, какъ Москва, которая разви-

лась уже до размѣра неудобнаго для окраинъ, дѣйствительно необходимо заблаговременно озаботиться сохраненіемъ фабрикъ и заводовъ, расположенныхъ на окраинахъ и для того устроить Окружную желѣзную дорогу. Необходимость въ этомъ для Москвы имѣется тѣмъ болѣе, что и устройство новыхъ фабрикъ и заводовъ съ выгоднымъ будущимъ возможно въ Москвѣ только по устройствѣ Окружной дороги.

Слѣдовательно Окружная желѣзная дорога необходима Москвѣ на столько, на сколько Москва желаетъ сохранить за собою значеніе первенствующаго въ Россіи промышленнаго и торговаго города.

Согласно мнѣнію Коммиссіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ 1870 г. устройство желѣзной дороги отъ Замоскворѣчья до соединенія съ Московско-Курскою дорогою, подняло бы значеніе Мытнаго двора.

Нельзя не видѣть, что при Окружной дорогѣ это поднятіе Мытнаго двора будетъ еще болѣе, такъ какъ Окружная дорога соединитъ Замоскворѣчье со всѣми желѣзными дорогами.

Усмотрѣнныя Коммиссіею 1870 г. о пользахъ и нуждахъ общественныхъ, прочія выгоды соединенія Замоскворѣчья съ Курскою желѣзною дорогою, какъ удешевленіе перевозочной платы и ускореніе доставки товаровъ, оживленіе мѣстности и увеличеніе цѣнности недвижимыхъ имуществъ и сбереженіе живой силы извозчиковъ и лошадей, по устройствѣ Окружной дороги также возрастутъ и, очевидно, будутъ имѣть равное примѣненіе ко всѣмъ окраинамъ города.

Кромѣ этихъ выгодъ, слѣдуетъ указать на три главныя выгоды, которыя получить весь городъ отъ устройства Окружной дороги: освобожденіе отъ обозовъ и исправное содержаніе улицъ, замѣна древеснаго топлива минеральнымъ и уменьшеніе скученности населенія въ центрѣ города.

Выше, въ объясненіи общаго значенія окружныхъ городскихъ желѣзныхъ дорогъ, уже было сказано, что эти выгоды составляютъ непремѣнныя послѣдствія устройства такихъ дорогъ и что онѣ и другія подобныя имъ выгоды происходятъ отъ пониженія окружною дорогою средней величины платы за провозъ всякаго рода тяжестей. Поэтому здѣсь не предстоитъ надобности объяснять правильность дѣлаемаго указанія. Но при этомъ нельзя не обратить вниманія на самый характеръ главныхъ недостатковъ города Москвы, устраняемыхъ Окружною дорогою, такъ какъ они изъ тѣхъ, къ которымъ при-
выкаютъ, а слѣдовательно изъ самыхъ опасныхъ.

Всякому, напримѣръ, извѣстно, до какой степени доходятъ, иногда, тѣснота, пыль и зловонія на нашихъ улицахъ, тѣмъ не менѣе большинство съ ними мирится, не зная средства избавиться отъ столь невыгодныхъ условій города, а меньшинство или оставляетъ городъ, или напрасно истрачиваетъ свое время и силы на разныя полумѣры для улучшенія этихъ условій.

Заболѣваемость и смертность въ Москвѣ громадна по сравненію съ другими городами, тогда какъ по своему климату и высокому положенію Москва должна имѣть всѣ преимущества здороваго города.

Цѣнность топлива съ каждымъ годомъ дѣлается выше и выше и каменный уголь проникаетъ въ Москву теперь только благодаря высокимъ цѣнамъ дровъ. И съ этимъ по необходимости тоже мирятся.

Но не долженъ со всѣмъ этимъ мириться городъ, пекущійся о своемъ будущемъ.

Возьмемъ, для примѣра, нашу сѣверную столицу.

Указаніемъ своего Великаго Основателя Петербургъ раздѣленъ на части посредствомъ рѣкъ съ укрѣпленными набережными и посредствомъ каналовъ. Цѣль такого устройства Петербурга двоякая—осушеніе болотистой городской почвы и удобство снабженія города предметами первой необходимости, каковы: дрова, строительные матеріалы и хлѣбъ. Если въ Петербургѣ достигнута первая цѣль устройства каналовъ и обдѣлки рѣкъ, то еще въ большей степени достигнута вторая ихъ цѣль. Стоитъ только воспретить впускъ барокъ съ названными предметами первой необходимости съ Большой Невы во всѣ рѣчки, рѣчки и каналы прорѣзывающіе Петербургъ, какъ жители его сразу почувствуютъ во всемъ невыносимую дороговизну и принуждены будутъ или отказаться отъ многихъ изъ

своихъ потребностей, къ которымъ они давно привыкли и которыя для нихъ сдѣлались уже насущными, или покинуть городъ, или же разориться; многіе же фабрики и заводы, расположенные по рѣкамъ и каналамъ, принуждены будутъ или сократить или прекратить свое производство. Петербургское Городское Управленіе будетъ тогда, прежде всего, затруднено появленіемъ на улицахъ множества новыхъ тяжелыхъ обозовъ, слѣдующихъ съ набережной Большой Невы и отъ вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ съ дровами, хлѣбомъ и строительными матеріалами по всѣмъ направленіямъ изъ конца въ конецъ. Стоитъ только воспретить впускъ въ рѣки и каналы Петербурга барокъ, на которыя свозятся теперь нечистоты, и стоимость очистки Петербурга значительно увеличится, умножатся случаи выпуска нечистотъ изъ домовъ прямо въ водостоки, въ рѣки и каналы и возрастутъ проценты заболѣваемости и смертности жителей въ Петербургѣ, безъ того уже не малые. Петербургское Городское Управленіе ужаснется тогда расходовъ, которые потребуются отъ него на содержаніе мостовыхъ въ исправности, на очистку каналовъ и рѣкъ и на содержаніе больницъ, и, безъ сомнѣнія, лишится возможности даже думать объ улучшеніяхъ, которыми занимается теперь. Самый же Петербургъ, догнавшій уже по своему внѣшнему благоустройству лучшіе города западной Европы, окажется тогда съ дурными мостовыми, съ грязью, пылью и зловоніемъ, нынѣшнимъ отсутствіемъ которыхъ онъ гордится передъ Москвою.

Вотъ каково приблизительно положеніе Петербурга, если уничтожить впускъ барокъ въ его рѣки и каналы, или, другими словами, если лишить его только части того преимущества, которое онъ имѣетъ передъ Москвою въ отношеніи удобства и дешевизны своихъ путей сообщенія для перевозки предметовъ первой необходимости. Картина этого будущаго, которое каждый нынѣшній петербуржецъ, быть можетъ, счелъ бы для себя бѣдствіемъ, есть однако только картина того состоянія, въ которомъ находится Москва въ настоящее время и которое ей такъ уже привычно, что многіе жители будто не замѣчаютъ его. Многіе изъ насъ, къ дурнымъ условіямъ своего города, въ отношеніи путей сообщенія и дороговизны такъ же привыкли, какъ петербуржцы къ хорошимъ, и до послѣдняго времени большинство жителей Москвы съ такимъ же трудомъ относилась означенныя хорошія условія Петербурга къ щедрому надѣленію его устройствомъ удобныхъ путей сообщенія, какъ большинство жителей Петербурга не понимало истинныхъ причинъ дурныхъ условій г. Москвы.

Изъ этого однакоже не слѣдуетъ, что дурныя условія, въ которыхъ находится Москва въ отношеніи своихъ путей сообщенія, имѣли бы основаніе продолжать свое существованіе. Каждый гражданинъ Москвы, участвующій или неучаствующій въ общественномъ Управленіи, имѣетъ право придерживаться своихъ привычекъ лишь на столько, на сколько онѣ не вредятъ благосостоянію и интересамъ всего города, настоящимъ и будущимъ и отвѣтственъ за пренебреженіе этими интересами.

Если справедлива описанная картина печальнаго положенія Петербурга по приравненію условій его путей сообщенія къ условіямъ Москвы, то не менѣе справедлива была бы и картина благополучнаго будущаго Москвы, если бы городъ этотъ былъ снабженъ удобными и дешевыми путями сообщенія, подобными тѣмъ, которые имѣетъ Петербургъ и въ которыхъ Москва, вслѣдствіе своей величины и холмистаго расположенія, нуждается болѣе Петербурга.

Конечно, здѣсь не можетъ быть рѣчи о раздѣленіи Москвы каналами, подобно Петербургу. Рѣчи объ этомъ не можетъ быть, во 1-хъ, потому, что Москва имѣетъ холмистое расположеніе и около нея нѣтъ достаточныхъ проточныхъ водъ, и, во 2-хъ, потому, что въ настоящее время желѣзныя дороги способны уже конкурировать съ каналами, а въ отсутствіи послѣднихъ вполне замѣнять ихъ.

«Изложенныя данныя», сказано на стр. 10-й сочиненія нашего почтеннаго ученаго Г. А. И. Чупрова, подъ заглавіемъ *Желѣзно-дорожное хозяйство. Его экономическія особенности и его отношенія къ интересамъ страны*, — «даютъ достаточно точекъ опоры «для сравненія стоимости провоза по желѣзнымъ дорогамъ и другимъ путямъ сообщенія «въ важнѣйшихъ странахъ Европы, гдѣ рельсовые пути существуютъ уже давно. Плата «за гужевою перевозку пассажировъ повсемѣстно была выше тарифовъ, устанавливаемыхъ «законами для желѣзныхъ дорогъ, отъ 1½ до 2 разъ; низшіе тарифы, взимаемые доро-

«гами, она превышала отъ 5 до 8 разъ; водная пассажирская перевозка, по своей стоимости, почти равнялась желѣзно-дорожной. Въ товарномъ движеніи, сличая тарифы желѣзныхъ дорогъ съ платою за гужевую перевозку, мы видимъ пониженіе отъ 4 разъ «во Франціи до 7 разъ въ Англии; перевозка по рѣкамъ обходилась въ нѣкоторыхъ случаяхъ ниже желѣзно-дорожной, но большею частью поднималась до суммы вдвое высшей; перевозка по каналамъ стоила, въ среднемъ выводѣ, вдвое дороже желѣзно-дорожной».

Едва ли можно серьезно возражать на предположеніе, что Императоръ Петръ I и Его Августѣйшіе преемники, построившіе каналы и набережныя въ Петербургѣ, не снабдили бы Москву рельсовыми путями для ея внутреннихъ сообщеній, если бы только рельсъ и паровозъ были хорошо извѣстны въ ихъ время.

Очевидно отсюда, что для внутренняго хозяйства и для удобства и дешевизны жизни въ Москвѣ, для удешевленія фабричнаго производства и затѣмъ для развитія торговли Москвы—или, иначе говоря, для обезпеченія благосостоянія и интересовъ Москвы въ настоящемъ и для умаленія значенія постороннихъ конкуренцій въ промышленномъ и торговомъ отношеніяхъ въ будущемъ, она должна быть немедленно снабжена городскими желѣзными дорогами, способными перевозить дешево и скоро массы грузовъ по всѣмъ направленіямъ и способными примѣняться ко всѣмъ требованіямъ городского хозяйства и благоустройства. Очевидно также, что только устройства этихъ городскихъ путей сообщенія Москва въ состояніи будетъ дѣйствительно принята за разрѣшеніе неотлагательныхъ вопросовъ своего благоустройства и догнать другіе большіе города на этомъ поприщѣ.

Нерѣдко приходилось слышать мнѣніе, что Окружной дорогѣ въ настоящее время должны быть предпочтены нѣкоторыя важныя предположенія, уже занимавшія не разъ вниманіе Московской Городской Думы. Но развѣ можно серьезно рассчитывать, напримѣръ, на исправное, безъ чрезвычайныхъ расходовъ содержаніе мостовыхъ, устроенныхъ даже и въ центральныхъ частяхъ города изъ дурнаго матеріала, когда количество перевозимыхъ по нимъ грузовъ ежегодно увеличивается отъ развивающейся производительности и торговли города? Можно ли думать объ улучшеніи зипажей и сѣоза, пока мостовыя неисправны? Можно ли избѣжать ностояннаго возвышенія цѣнъ на квартиры, когда ежегодная прибавка населенія, отъ перевѣса рождающихся надъ умершими и отъ вновь поселяющихся въ городѣ надъ оставившими его, которая доходитъ теперь въ Москвѣ до 40000 человекъ, должна размѣщаться только въ центральныхъ частяхъ города? Будетъ ли выгодно для города устройство, напримѣръ, правильнаго скотнаго рынка и бойни, когда весь скотъ, прибывающій съ желѣзныхъ дорогъ, долженъ прогоняться по городскимъ улицамъ? Возможно-ли устройство въ Москвѣ дополнительныхъ водопроводовъ и возможно-ли посредствомъ нихъ достигнуть санитарныхъ цѣлей, когда значительная часть частныхъ и городскихъ средствъ, поглощается постоянно возрастающей провозной платой, возрастающими цѣнами на квартиры и на топливо и если заболѣваемость и смертность увеличиваются возрастающею скученностью населенія? Откуда наконецъ городъ и его обыватели найдутъ средства на всѣ эти улучшенія?

Объ увеличеніи гужевой перевозки по Москвѣ грузовъ, можно судить по вывозу изъ Москвы и ввозу въ Москву грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ (см. отчеты желѣзныхъ дорогъ):

По свѣденіямъ. за годы	Прибыло	Отправлено	Всего
1870—1871	108.341712 п.	35.868343 п.	144.210055 п.
1873	154.030515 <	39.550915 <	193.581430 <
1874	168.305047 <	39.934840 <	208.239887 <

Объ увеличеніи производительности Москвы можно судить изъ слѣдующаго сопоставленія числа фабрикъ и заводовъ и оборотовъ ихъ. Въ 1860 году фабрикъ и заводовъ, съ оборотомъ не менѣе $\frac{10}{т.}$ руб. было 550, общая сумма ихъ оборота была 30.000000

руб., а въ 1871 году въ однѣхъ только крайнихъ семи частяхъ города ихъ числилось 406 съ оборотомъ болѣе $\frac{60,3}{\text{мил.}}$ руб. Всѣхъ же фабрикъ и заводовъ въ Москвѣ было въ 1871 году 816 съ оборотомъ 91, 5 мил. рублей. Кромѣ того по статистическимъ свѣдѣніямъ, составленнымъ г. Бліохомъ, о передвиженіи грузовъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1872 году, оказывается, что главнѣйшій торговый рынокъ для нашихъ желѣзныхъ дорогъ есть Москва, а не какой либо изъ главныхъ приморскихъ портовъ. «Ни къ одному изъ портовъ не подвозится столько хлѣба какъ къ Москвѣ. Въ 1872 г. въ Москвѣ осталось свыше 24½ мил. пуд. хлѣба, тогда какъ въ Петербургъ желѣзныя дороги подвезли только 18 мил. пуд., въ Одессу 21½ мил. пуд. Перевозка дровъ на значительное разстояніе по желѣзнымъ дорогамъ направляется только къ Москвѣ и отчасти къ Орлу. Каменный уголь везутъ на большое разстояніе по рельсамъ только въ Москву (изъ Риги и Петербурга). По соляной торговлѣ Москва также одинъ изъ важнѣйшихъ рынковъ. То же самое должно сказать относительно всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами въ большомъ количествѣ; Москва является либо первенствующимъ рынкомъ по сбыту этихъ товаровъ, либо важнѣйшимъ передаточнымъ пунктомъ». (Москов. Вѣдом. 1875 г. № 161).

Объ увеличеніи численности населенія Москвы можно судить изъ слѣдующаго:

Въ 1782 году въ Москвѣ считалось	175000 чел.
— 1850 —, черезъ 68 лѣтъ	350000 »
— 1871 —, черезъ 21 годъ	611000 »
— 1875 — слѣдуетъ считать не менѣе.	700000 »

То есть, для перваго увеличенія населенія вдвое потребовалось 68 лѣтъ, а для втораго только 25 лѣтъ. Такой быстрый ростъ города объясняется именно вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ; и вліяніе это оказывается одинаковымъ всюду—и у насъ въ Россіи и въ западной Европѣ. Потому несомнѣнно, что ростъ Москвы будетъ представляться въ той же пропорціи, если только самъ городъ не положитъ ему предѣлы удержаніемъ въ силѣ нынѣшнихъ его неудобствъ.

Въ Москвѣ умираетъ ежегодно изъ 1000 чел. около 60-ти. Это болѣе процента населенія, который созывается въ ополченіе для отечественной войны, и пригомъ безъ различія половъ и возрастовъ!

Итакъ, можно съ полною увѣренностью сказать, что всѣмъ необходимымъ въ Москвѣ улучшеніемъ, должно предшествовать улучшеніе ея внутреннихъ путей сообщенія и перевозочныхъ средствъ, посредствомъ устройства желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ оно одно въ состояніи удержать отъ постояннаго возвышенія проникающую вообще во всѣ расходы, общіе и частныя, плату за перевозку, и оно одно можетъ равномернѣе распредѣлить по всей площади города перевозимые грузы и самое населеніе. Если же нѣкоторые изъ вышепоименованныхъ улучшеній, какъ на примѣръ, водопроводы, могутъ быть предоставлены частной предпріимчивости, то это обстоятельство нисколько не должно отдалять улучшенія путей сообщенія и, напротивъ, еще рельефнѣе выставляютъ настоятельность послѣдняго.

Москвѣ, подобно другимъ промышленнымъ городамъ, предстоитъ еще большой ростъ и процвѣтаніе, и, сходясь въ желаніи содѣйствовать тому и другому, Городское Управленіе поступитъ благоразумно, если въ своихъ рѣшеніяхъ будетъ руководствоваться именно этими интересами города.

Способъ улучшенія внутреннихъ путей сообщенія въ большомъ промышленномъ городѣ, какъ Москва, посредствомъ желѣзныхъ дорогъ, уже разсмотрѣнъ выше. Въ число этихъ дорогъ входитъ и дорога, наиболѣе удаленная отъ центра города и соответствующая Петербургскому обводному каналу, т. е. окружная желѣзная дорога, которая вмѣстѣ съ существующими нынѣ и проектированными для Москвы во множествѣ конно-желѣзными путями, должна составить ту именно сѣть городскихъ путей сообщенія, каковая способна замѣнить собою Петербургскіе водяные сообщенія, такъ много полезныя процвѣтанію этого города.

Проектъ именно такой Окружной паравозной желѣзной дороги ожидаетъ теперь резолюціи Московской Городской Думы.

Но обратимъ еще разъ вниманіе на доставляемую Окружную дорогою возможность замѣны древеснаго топлива минеральнымъ, какъ каменный уголь, торфъ и пр.

Каменный уголь, хотя и входитъ годъ отъ году въ большее употребленіе въ Москвѣ, но получить полный, желаемый большинствомъ перевѣсъ надъ древеснымъ топливомъ, чтобы предупредить возвышеніе его цѣнъ, безъ участія окружной дороги, не въ состояніи, вслѣдствіе дороговизны перевозки по городскимъ улицамъ и слишкомъ большой раструски. Самое каменно-угольное производство, существующее въ ближайшемъ къ Москвѣ районѣ, не можетъ развиваться надлежащимъ образомъ безъ окружной дороги, облегчающей доставку каменнаго угля во весь городъ. Доказательства этому составители настоящей записки имѣютъ въ письменныхъ заявленіяхъ, которыя они получили отъ представителей компаній, разрабатывающихъ каменный уголь близъ Тулы и Скопина.

По свѣдѣніямъ, заслуживающимъ полного довѣрія, количество угля доставляемаго въ Москву по устройствѣ Окружной дороги можетъ увеличиться въ 5 или 6 разъ.

Итакъ, осуществленіе проекта Окружной желѣзной дороги въ состояніи дать населенію Москвы сбереженіе въ расходахъ по перевозкамъ, по топливу, по найму жилища, по очисткѣ мусора и нечистотъ, по постройкамъ и т. п. — сбереженіе, которое, при отсутствіи Окружной дороги, замѣнилось бы постоянно возрастающею прибавкою расхода и частью котораго городъ и обыватели воспользуются для улучшеній послѣдующихъ за устройствомъ Окружной дороги и за улучшеніемъ внутреннихъ путей сообщенія вообще.

Примѣчаніе. Выгоды, приобретаемыя Москвою посредствомъ устройства желѣзной дороги можно подраздѣлить слѣдующимъ образомъ:

Для окраинъ города.

Уменьшеніе стоимости передвиженія пассажировъ и грузовъ,
Заселеніе окраинъ,
Усиленіе производства существующихъ фабрикъ и заводовъ и увеличеніе доходности существующихъ складовъ.
Построеніе новыхъ фабрикъ, заводовъ и складовъ,
Четыре моста черезъ рѣку Москву,
Увеличеніе цѣнности всѣхъ имуществъ.

Для центральныхъ частей города.

Уменьшенія стоимости передвиженія пассажировъ и грузовъ, нѣсколько меньшее чѣмъ для окраинъ,
Уменьшеніе количества обозовъ,
Предохраненіе мостовыхъ отъ усиленной порчи перевозимыми тяжестями,
Уменьшеніе тѣсноты, нечистотъ и вредныхъ миазмовъ на улицахъ и удешевленіе ассенизаціи,
Огражденіе населенія отъ увеличенія скученности и уменьшеніе процентовъ заболѣваемости и смертности,
Огражденіе платы за квартиры отъ возвышенія.

Для всего города.

Возможность дешевой замѣны древеснаго топлива минеральнымъ и возможность развитія разработки каменнаго угля въ московскомъ районѣ,
Возможность производства правильнаго и дешеваго вывоза всѣхъ нечистотъ,
Сокращеніе городскихъ расходовъ и вѣрнѣйшее обезпеченіе возрастанія городскихъ доходовъ въ будущемъ,
Возможность приступить радикально къ необходимымъ въ городѣ улучшеніямъ,
Подраздѣленіе это должно включить въ себя всѣ выгоды, но оно, конечно не можетъ обозначить точно каждую выгоду соотвѣтственно ея вѣроятной степени. Особенно трудно подробно перечислить выгоды „для всего города“.

Сказавъ здѣсь о пользѣ построенія Окружной дороги въ Москвѣ, надлежитъ упомянуть и о способѣ содержанія дороги: какой способъ управленія этою дорогою слѣдуетъ признать для города и для предпріятія наиболѣе удобнымъ и выгоднымъ.

Въ разсмотрѣніи общаго и особаго для Москвы значенія Окружной дороги было разъяснено, что Окружная дорога, имѣющая вообще назначеніемъ сократить накладные

расходы по перевозкѣ, нужна Москвѣ для обезпеченія благосостоянія интересовъ города въ настоящемъ и для устраненія постороннихъ конкуренцій въ промышленномъ и торговомъ отношеніяхъ въ будущемъ. Крімъ того, окружная дорога должна быть способной примѣняться ко всѣмъ требованіямъ городского хозяйства и благоустройства.

Образовавъ собою естественную жилу, доставляющую въ Москву почти все ей нужное и удаляющую изъ города его произведенія и все негодное, Окружная дорога будетъ обладать сравнительно громаднымъ движеніемъ и, при удобномъ соединеніи съ центральными частями города, должна быть также и базисомъ въ разрѣшеніи многихъ вопросовъ городского хозяйства и благоустройства, что уменьшитъ расходы города и дастъ ему возможность плодотворнѣе заниматься всѣми улучшеніями.

Правильная эксплуатація Окружной городской желѣзной дороги, очевидно, имѣетъ свойства отличныя, по ихъ силѣ, отъ свойства другижъ желѣзныхъ дорогъ и требующія большихъ попеченій отъ ея администраціи. Для вѣрнѣйшаго достиженія существенныхъ для города цѣлей Окружной дороги, нужна по возможности *полная и неизмѣняющаяся солидарность* интересовъ эксплуатирующаго эту дорогу предпринимателя съ интересами и благосостояніемъ города.

Очевидно, что для достиженія такой прочности солидарныхъ отношеній между интересами Окружной дороги и интересами города, необходимо предоставить постройку и эксплуатацію этой дороги *самостоятельному акціонерному Обществу или товариществу*, которое бы имѣло, если не исключительнымъ, то главнымъ занятіемъ скорое и правильное удовлетвореніе интересовъ и нуждъ населенія, связанныхъ съ этою дорогою и постоянно контролировалось бы Городскимъ Управленіемъ.

Иногда присоединеніемъ завѣдыванія предположенной къ сооруженію дороги, къ администраціи дороги существующей полагаютъ достигнуть двухъ цѣлей: 1, поддержать и возвысить доходность существующей дороги и, 2, уменьшить расходы по построенію подвижнаго состава для предположенной дороги и впослѣдствіи по завѣдыванію этой дорогой. При извѣстныхъ общихъ условіяхъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, цѣли эти болѣе или менѣе достигаются; но онѣ совершенно не примѣнимы къ вопросу о Московской Окружной дорогѣ.

Идея Московской Окружной дороги, имѣющей назначеніе быть равно полезной для всѣхъ окраинъ г. Москвы и для всѣхъ направленій перевозки, даже несомнѣстима съ идеей поддержанія какой либо одной или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ примкнувшихъ въ Москвѣ. Это было бы равносильно, во 1-хъ, нанесенію весьма чувствительнаго ущерба интересамъ остальныхъ дорогъ и, во 2-хъ, стѣсненію московской промышленности и торговли въ направленіи перевозки по этимъ дорогамъ. Московская Окружная желѣзная дорога должна быть полезна не столько другимъ желѣзнымъ дорогамъ, сколько городу и его внутреннимъ сообщеніямъ. Съ другой стороны ясно, что съ развитіемъ движенія на Окружной дорогѣ, зависящемъ только отъ развитія дѣятельности городского населенія, будутъ увеличиваться и выгоды другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Какъ г. Москва, по своему промышленному и торговому значенію и по своей величинѣ, не можетъ считаться принадлежностью какой либо одной или нѣсколькихъ провинцій, и какъ онъ не можетъ быть подчиненъ этимъ провинціямъ безъ утраты своего значенія и выгодъ промышленности и торговли, такъ, очевидно, и Московская Окружная желѣзная дорога, составляющая важнѣйшее городское сообщеніе, не можетъ и не должна быть питательною (второстепенною) вѣтвью какой либо одной или даже всѣхъ примкнувшихъ къ Москвѣ желѣзныхъ дорогъ.

Поглощеніе Окружной дороги желѣзными дорогами, примкнувшими къ городу, должно имѣть непремѣннымъ послѣдствіемъ принесеніе въ жертву интересовъ города собственнымъ интересамъ желѣзныхъ дорогъ, неимѣющихъ особенной солидарности съ городомъ. Пока всѣ сіи дороги принадлежатъ частнымъ обществамъ, общества эти, естественно склонны давать предпочтеніе своимъ главнымъ линиямъ и выгодамъ своимъ собственнымъ, не могутъ удѣлять Окружной дорогѣ и городу такой заботливости и такого усиленнаго вниманія, какихъ Окружная дорога и городъ заслуживаютъ по своей важности; и здѣсь не можетъ быть исключеній въ пользу временнаго состава администраціи того, или другаго общества или же всѣхъ обществъ взятыхъ вмѣстѣ.

Лондонская Окружная желѣзная дорога завѣдывается самостоятельнымъ обществомъ; Парижская Окружная дорога только частью принадлежит одной дорогѣ, а другая часть ея управляется синдикатомъ изъ представителей всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ вокзалы на правой сторонѣ р. Сены. Но въ результатъ того и другаго управленія вышло, что на станціяхъ Парижской Окружной дороги до сего времени не открыты пріемъ и выдача грузовъ малой скорости и даже къ этому онѣ и не приспособлены. Она не приспособлена также и къ удовлетворенію хозяйственныхъ потребностей города. Берлинская Окружная дорога принадлежит прусскому правительству и завѣдывается дирекціею Мархійской Нижне-Силезской желѣзной дороги. Результатомъ этого получилось, что на Берлинской Окружной дорогѣ, надобность которой для малоимущей части населенія Берлина и для берлинскихъ фабрикъ ясно доказана, товарное движеніе открыто только съ 1872 года и до сего времени товаръ перевозится только полными или полувагонами, и не имѣется никакихъ приспособленій для храненія товаровъ. Она также не приспособлена еще вполне къ нуждамъ города и даже замѣтенъ нѣкоторый онтагонизмъ между общественнымъ управленіемъ города и дирекціею дороги. Изъ отчетовъ этой дороги можно видѣть, что большими удобствами прямого проѣзда воспользовались преимущественно пассажиры, переѣзжавшіе на Нижне-Силезскую дорогу и съ Нижне-Силезской дороги, и что товары прямого сообщенія получались преимущественно съ этой дороги и отправлялись преимущественно на нее же. Выручка съ пассажировъ прямого сообщенія съ Нижне-Силезской дороги простиралась въ 1874 году до $\frac{2}{3}$, а съ товаровъ до $\frac{1}{2}$ всей выручки съ пассажировъ и товаровъ прямого сообщенія со всѣми дорогами.

Важность желѣзныхъ дорогъ измѣряется не однимъ ихъ протяженіемъ, и скорѣе какая нибудь малая дорога можетъ быть питательною вѣтвью Окружной дороги, нежели Окружная дорога—питательною вѣтвью даже всѣхъ большихъ линій желѣзныхъ дорогъ. Составляя естественную ступень отъ этихъ линій къ конно-желѣзнымъ путямъ и къ другимъ городскимъ перевозочнымъ средствамъ (какъ это разъяснено выше), Окружная дорога, конно-желѣзные пути, omnibusы и прочее должны быть взаимно-поддерживающими другъ друга частями сѣти городскихъ путей сообщенія.

Построеніе и эксплуатація Окружной городской желѣзной дороги, какъ пути сообщенія мѣстнаго интереса, должны быть предѣставлены самостоятельному акціонерному Обществу или товариществу подъ надзоромъ Общественнаго Городскаго Управленія, въ отношеніи соблюденія собственно интересовъ города.

2) Нѣкоторыя подробности проекта, представленнаго въ Городскую Думу.

Обратимся къ плану города Москвы.

Если начать, напримѣръ, отъ Петербургскаго шоссе, по которому проложены уже конно-желѣзные пути, то по лѣвую сторону этого шоссе за Триумфальною аркою, будетъ находиться ст. Окружной желѣзной дороги «Триумфальная», а самая окружная дорога отъ этой станціи на сѣверъ пройдетъ въ выемкѣ подъ Петербургскимъ шоссе, для пропуска котораго вмѣстѣ съ конно-желѣзною дорогою предположены три моста.

Пройдя подъ шоссе, линія Окружной дороги идетъ въ выемкѣ же вдоль Камеръ-Колежскаго вала до Бутырской заставы почти параллельно соединительной вѣтви Брестской желѣзной дороги съ Николаевскою. Оставивъ Бутырскую заставу слѣва, линія слѣдуетъ по незастроеннымъ землямъ частныхъ владѣльцевъ направо, проходитъ правѣе Міусовскаго кладбища, лѣвѣе Мыльнаго завода, въ проѣздъ между Марьиной рощей и Лазаревскимъ кладбищемъ, и противъ Русскаго трактира отдѣляетъ вправо вѣтвь къ Каланчевской площади, къ центру расположенія пассажирскихъ станцій всѣхъ желѣзныхъ дорогъ и Московской Складочной Таможни.

Продолженіемъ своимъ отъ Русскаго трактира главная линія Окружной дороги пересѣкаетъ Крестовское шоссе, Николаевскую желѣзную дорогу и Ярославскую желѣзную дорогу, возлѣ которой отдѣляетъ вѣтвь для соединенія съ Николаевскою, Рязанскою и Ярославскою желѣзными дорогами; вступивъ въ Сокольники, слѣдуетъ по лѣвую сторону Камеръ-Колежскаго вала до конца Сокольниковъ со стороны р. Яузы, переходитъ

Язу, слѣдуетъ огородами Преображенской слободы къ заставѣ того же имени и проѣздомъ вдоль Камерь-Колежскаго вала пересѣкаетъ Хопиловскій прудъ, проходитъ Семеновскую слободу до кладбища того же имени, гдѣ пересѣкаетъ Рязанскую желѣзную дорогу; слѣдуетъ по землѣ с. Александровскаго, между прачешными заведеніями, вдоль Камерь-Колежскаго вала у Кадетской роши и далѣе выгонами и огородами, гдѣ пересѣкаетъ рельсовый путь Сѣвернаго общества, и переходитъ вѣтвь Нижегородской дороги и главные пути Московско-Курской дороги въ мѣстѣ расположенія Камерь-Колежскаго вала, почти по направленію коего слѣдуетъ до Рогожской заставы, пройдя которую отдѣляетъ съ вѣшной стороны вѣтвь на соединеніе съ соединительнымъ путемъ Курской и Нижегородской дорогъ.

Отъ Рогожской заставы линія идетъ параллельно Камерь-Колежскому валу, мимо Покровской заставы, за которою, пересѣкая Камерь-Колежскій валъ отдѣляетъ вѣтвь для соединенія съ Мячковскою дорогою и далѣе слѣдуетъ по выгоннымъ землямъ до Симонова монастыря и, повернувъ за монастыремъ почти подъ прямымъ угломъ, переходитъ Москву рѣку.

Послѣ перваго перехода рѣки линія слѣдуетъ по огородамъ до возвышенности противуположнаго берега, проходитъ между Павловскою больницею и Даниловскимъ монастыремъ, площадью, находящеюся между ними и Донскимъ монастыремъ, до улицы Шаболовки; идетъ лѣвѣе этого послѣдняго монастыря и правѣе Донской слободы по ихъ землямъ, потомъ по выгоннымъ землямъ и краемъ Нескучнаго сада, пройдя который, спускается къ Москвѣ рѣкѣ между суконною фабрикою и Андреевскою слободою.

Послѣ втораго перехода рѣки линія идетъ болотистымъ пустыремъ, потомъ огородами Ново-Дѣвичьяго и Чудова монастырей и, пройдя лѣвѣе Ново-Дѣвичьяго монастыря, снова переходитъ Москву рѣку. Устье р. Сѣтуня остается лѣвѣе линіи.

Послѣ третьяго перехода р. Москвы линія пересѣкаетъ дорогу на суконную фабрику и Воробьевы горы, слѣдуетъ болотистымъ пустыремъ и огородами; потомъ идетъ вдоль Камерь-Колежскаго вала, пересѣкаетъ большую Дорогомилловскую улицу правѣе заставы и достигаетъ четвертаго перехода черезъ р. Москву, близъ дачи Студенецъ.

По новомъ переходѣ рѣки линія слѣдуетъ болотомъ и огородами, пересѣкаетъ продолженіе Нижне-Прѣсненской улицы лѣвѣе Трехгорной заставы и дорогу къ мѣсту свалки нечистотъ, затѣмъ идетъ между Ваганьковскимъ и Армянскимъ кладбищами, пересѣкаетъ дорогу изъ города на кладбище и дорогу въ лагери; отдѣляетъ вѣтвь для соединенія съ Брестскою дорогою; слѣдуетъ по выгоннымъ землямъ; пересѣкаетъ р. Прѣсню; идетъ вдоль проѣзда Камерь-Колежскаго вала, очень близко къ линіи отчужденія Брестской желѣзной дороги, и вступаетъ въ станцію «Триумфальную», съ которой мы начали здѣсь описаніе линіи.

Вѣтвь, отдѣляющаяся близъ Русскаго трактира, пересѣкаетъ Крестовское шоссе почти у заставы, проходитъ около колодца Мытищинскаго водопровода и лѣвѣе церкви Знаменья Пресв. Богородицы, потомъ идетъ параллельно соединительной вѣтви Николаевской съ Курскою дорогою почти до линіи начала пакгаузовъ Николаевской дороги, гдѣ вступаетъ въ предѣлы земель, принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ.

Вѣтвь, отдѣляющаяся отъ мѣста перехода главной линіи черезъ Ярославскую желѣзную дорогу, идетъ на соединеніе съ Николаевскою дорогою огородами, точно также какъ и двѣ другія вѣтви, служащія соединеніемъ съ Рязанскою и Ярославскою дорогами.

Вѣтвь, отдѣляющаяся у Рогожской заставы, проходитъ эстакадою (т. е. на столбахъ) по правому резерву Владимірскаго шоссе и поворачиваетъ круто на землю Курской желѣзной дороги съ вѣшной стороны соединительной вѣтви между этою дорогою и дорогою Нижегородскою.

Наконецъ вѣтвь, отдѣляющаяся близъ Ваганьковскаго кладбища, пройдя немного по выгоннымъ землямъ, вступаетъ въ предѣлы земли Брестской желѣзной дороги.

Вся главная линія Окружной дороги предположена въ два пути, а всѣ вѣтви въ одинъ путь.

Вся длина проектированной дороги, безъ вѣтвей, 33,303 версты, какъ объ этомъ уже было сказано выше. Изъ всего протяженія дороги 25 верстъ, или три четверти дороги, Юго-Восточная, Юго-Западная и Сѣверо-Западная, составляютъ, по предположенію лицъ, представившихъ проектъ, участокъ первоначальнаго построенія, а Сѣверо-Восточная

четверть длиною 8,303 версты—участокъ окончательнаго построения. Пунктъ разграниченія между этими участками предположены конецъ Сокольниковъ со стороны р. Яузы и Рогожская застава.

Последнюю четверть дороги предполагается исполнить тотчасъ по окончаніи первыхъ трехъ четвертей.

Всѣ вѣтви принадлежатъ участку первоначальнаго построения и общая длина ихъ 7 верствъ 271,135 саж.

Всѣхъ станцій предположено построить 19-ть, или почти по одной на каждыя двѣ версты длины дороги съ вѣтвями. Изъ слѣдующей вѣдомости видно назначеніе каждой станціи и разстояніе между ними.

Въ какихъ городскихъ частяхъ.	Названіе станцій.	Назначеніе станцій.	Послѣдовательное между ними разстояніе.	
На главной линіи.				
			ВЕР.	САЖ.
Рогожской.	Рогожская. Арбатецъ.	Пассажиры и товары. Тоже и передача грузовъ съ Мячговскою дорогою.	1	450
Серпуховской.	Симоновъ монастырь. Мытная.	Пассажиры.	1	275
	Нескучный садъ. Дѣвичье-поле.	Пассажиры и товары. . Пассажиры.	2	160
Хамовнической.	Сѣтунь-Дорогомиловская.	Пассажиры и товары. .	2	37 ¹ / ₂
Прѣсененской.	Студенецъ. Ваганьково.	тоже. тоже.	2	142 ¹ / ₂
		Тоже и передача грузовъ съ Брѣтскою дорогою.	1	107 ¹ / ₂
Сущевской.	Триумфальная. Бутырки.	тоже. тоже.	1	312 ¹ / ₂
	Марьиная роща. Сокольниковъ роща.	Пассажиры и товары. . Пассажиры.	1	286 ¹ / ₄
Лефортовской.	Черкизово - Преображенское. Семеновская слобода.	Пассажиры и товары. . тоже.	1	273 ³ / ₄
	Лефортово. Рогожская.	Пассажиры. Пассажиры и товары. . тоже.	1 4	422 ¹ / ₂ 217 ¹ / ₂ 22 ¹ / ₂
Рогожской.		тоже.	2	141 ¹ / ₂
		Пассажиры. Пассажиры и товары. .	1 1	476 300
		тоже.	3	26 ¹ / ₂
		Итого.	33 вер. 151 ¹ / ₂ с.	
На вѣтвяхъ.				
Рогожской.	Передат. 3-й группы.	Передача грузовъ съ дорогами Бурскою и Нижегородскою.	Отъ Рогожской станціи 1 вер. 166 саж.	
Мѣщанской.	Каланчевская.	Пассажиры и сношенія съ Таможнею.	Отъ Марьиной рощи 3 в. 76 с.	
	Передат. 2-й группы.	Передача грузовъ съ дорогами Николаевскою, Рязанскою и Ярославскою.	Отъ станціи Сокольниковъ роща 2 вер. 250 саж.	

Изъ всѣхъ 19-ти станцій тринадцать предназначены какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія, и если принять, что эти станціи принадлежатъ не Окружной, а обыкновенной желѣзной дорогѣ, то послѣдняя имѣла-бы длину отъ 250 до 300 верстъ.

Проектированная линія, пересѣкая, какъ уже сказано, р. Москву въ 4-хъ мѣстахъ: у Симонова монастыря, у Нескучнаго сада, у Ново-Дѣвичьяго монастыря и у дачи Студенецъ, имѣеть четыре большихъ моста на этой рѣкѣ, приспособленные къ паровозному и конному проѣзду. Послѣдніе освобождаютъ городъ отъ главнаго расхода, необходимаго въ будущемъ для постройки мостовыхъ и шоссейныхъ дорогъ на окраинахъ, а въ настоящее время устанавливаютъ удобство для сношенія между населеніемъ окраинъ, раздѣленныхъ рѣкою.

Кромѣ мостовъ на р. Москвѣ предположены: мостъ черезъ р. Язуу близъ Сокольниковъ, черезъ рѣчки Прѣсню и Синюху и черезъ желѣзныя дороги—Николаевскую, Ярославскую, Рязанскую, Сѣвернаго общества, черезъ обходную вѣтвь Нижегородской дороги и черезъ Курскую дорогу.

Сооруженія, предположенныя на прочихъ путяхъ сообщенія, а также разстоянія между этими путями сообщенія, поперечными Окружной дороги, видны изъ слѣдующей таблицы.

Наименованіе сооруженій.	Мосты выше или ниже Окружной дороги находятся на трактахъ.	Перевзды въ уровнѣ рельсовъ Окружной дороги, а также перевзды находятся на трактахъ.	Разстоянія.
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Петербургское среднее шоссе.		ВЕР. САЖ.
тоже.	Петербургское правое шоссе.	»	— 24½
тоже.	Бутырское шоссе.	»	1 — 273½
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ.	Проѣздъ въ Марьину рощу.	»	2 — 273½
тоже.	Крестовское шоссе.	»	— 260
тоже.	Проѣздъ по резерву Ярославской жел. дороги.	»	— 495
»	»	Пѣшій проходъ въ Сокольники (малый).	335
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Главный вѣздъ въ Сокольники.	»	1 — 22½
Балочный мостъ для пѣшаго прохода <i>выше</i> рельсовъ.	Проходъ отъ дачъ въ Сокольники.	»	— 181½
»	»	Дорога изъ Преображенскаго въ Богородское.	1 — 360

Наименованіе соору- женій.	Мосты выше или ниже Окружной дороги нахо- дятся на трактахъ.	Переѣзды въ уровнѣ рельсовъ Окружной до- роги, а также переѣзды находятся на трактахъ.	Разстоянія.
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Дорога изъ Преобра- женскаго въ Чер- кизово.	»	ВЕР. САЖ. 1 — 117 ¹ / ₂
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ. тоже »	Дорога отъ Семенов- ской слободы. Дорога въ лабора- торію. »	» » » Пѣшій проходъ въ Кадетскую рощу.	1 — 245 1 — 490 200
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ.	Дорога отъ Пролом- ной заставы.	»	337 ¹ / ₂
Арочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ.	Владимірское шоссе.	»	1 — 84
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Рязанское шоссе.	»	485
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ.	Каширскій трактъ.	»	410
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ. »	Проѣздъ въ Симонов- скую слободу. »	» Дорога изъ Кожевни- ковъ къ заводу Шлихтермана.	2 — 105 290
»	»	Сообщеніе между ого- родами.	460
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ. »	Серпуховское шоссе. »	» Проѣздъ въ Донскую Слободу.	145 1 — 55
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ. » »	Калужское шоссе. » »	» Проѣздъ въ Лужники. Сообщеніе между ого- родами.	1 — 170 2 — 277 ¹ / ₂ 1 — 125
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Смоленское шоссе.	»	1 — 62 ¹ / ₂
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>ниже</i> рельсовъ.	Нижне-Прѣсененская улица.	»	1 — 75
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ. тоже.	Дорога къ мѣсту свал- ки нечистотъ. Дорога въ лагери.	» »	370 275

Наименованіе соору- женій.	Мосты выше или ниже Окружной дороги нахо- дятся на трактахъ.	Переѣзды въ уровнѣ рельсовъ Окружной до- роги, а также переѣзды находятся на трактахъ.	Разстоянія.
»	»	Проѣздъ съ товар- ной станціи Смо- ленской дороги.	ВЕР. САЖ. 416
Балочный мостъ для пропуска дороги <i>выше</i> рельсовъ.	Петербургское шоссе лѣвое.	»	1 — 8
	Петербургское шоссе среднее, съ кото- раго начата вѣдо- мость.	»	24,5
Итого:			
13-ть мостовъ <i>выше</i> рельсовъ.	16-ть шоссе или боль- шихъ улицъ.	7-мь переѣздовъ въ уровнѣ.	На протяженіи всего 33 вер. 151½ саж.
10-ть мостовъ <i>подъ</i> рельсами.	7-мь второстепен- ныхъ трактовъ.	2 перехода въ уров- нѣ рельсовъ.	

Такимъ образомъ если прибавить четыре конныхъ проѣзда по мостамъ черезъ р. Москву, то выдетъ 36 разныхъ переѣздовъ и переходовъ черезъ желѣзную дорогу, или среднимъ числомъ 12-ть переѣздовъ на 11 верстѣ, и изъ нихъ только четвертая часть въ уровнѣ рельсовъ и на самыхъ маловажныхъ путяхъ сообщенія:

Сверхъ сего на вѣтвяхъ предположены 1 бал. мостъ для пропуска Крестовскаго шоссе выше рельсовъ.

1 бал. мостъ для пропуска дороги въ Марьину рошу ниже рельсовъ.

1 бал. мостъ для пропуска Каширскаго тракта ниже рельсовъ.

2 переѣзда въ уровнѣ рельсовъ для сообщенія между огородами.

Существующіе нынѣ въ Москвѣ конножелѣзные пути пересѣкутъ Окружную дорогу въ трехъ мѣстахъ, на Петербургскомъ шоссе, на Сокольничьемъ шоссе и на Рязанскомъ шоссе и будутъ пропущены выше ея рельсовъ по мостамъ.

Длина всѣхъ мостовъ Окружной дороги, по которымъ будутъ двигаться ея поѣзды, составляетъ въ сложности—1 вер. 226,1 саж. или $\frac{1,452.100}{40,842} = 3,55\%$ всей длины дороги съ вѣтвями.

Количество паровозовъ и вагоновъ проектъ исчислилъ, сообразуясь съ слѣдующимъ размѣромъ движенія на Окружной дорогѣ:

Для пассажировъ—лѣтомъ 16-ть, а зимою 8-мь поѣздовъ въ каждую сторону ежедневно, причемъ наибольшій составъ поѣздовъ предположенъ изъ 1 багажнаго, 11-ть двухэтажныхъ вагоновъ III класса и 3-хъ двухэтажныхъ вагоновъ смѣшанныхъ II и III классовъ; вагоны I класса предположены только для запаса на случай требованія.

Для товаровъ—лѣтомъ и зимою по 13-ть поѣздовъ въ каждую сторону ежедневно, причемъ наибольшій составъ поѣздовъ предположенъ въ 25 вагоновъ и къ пассажирскимъ поѣздамъ будутъ также ставиться вагоны съ товарами спѣшными.

Примѣчаніе. Потребное количество подвижного состава такъ велико, что не можетъ быть удѣлено Окружной дорогѣ желѣзными дорогами, примкнувшими къ Москвѣ, безъ вреда изъ собственной перевозки. Кромѣ того, типы паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ, требующихся для Окружной дороги, почти вовсе не имѣются на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такъ что Окружная дорога и по сооруженію своему не можетъ быть принадлежностью другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Недорогостоящія вѣтви, для подачи грузовъ къ большимъ заводамъ фабрикамъ или складамъ, въ случаѣ надобности, могутъ быть сдѣланы удобно отъ слѣдующихъ станцій: Арбатецъ—къ пороховымъ магазинамъ и къ сторонѣ Сукина болота, Мытная—къ Мытному и Скотопригонному дворамъ, въ Кожевники и на другую сторону дороги по направлению на Воробьевы горы, Дѣвичье-поле—по обѣ стороны дороги и съ каждаго конца станціи, даже до Плющихи, Арбата и Арбатскихъ воротъ, Студенецъ—къ заводамъ, расположеннымъ со внѣшней стороны Окружной дороги, Марьиная роща—къ сторонѣ Бутырокъ и къ Міузу, Преображенское-Черкизово—по обѣ стороны линіи, Семеновская слобода—на внѣшнюю сторону линіи и Лефортово—на обѣ стороны линіи, въ томъ числѣ къ Артиллерійской Лабораторіи.

Сообразно съ направлениемъ сихъ возможныхъ вѣтвей Окружной дороги надлежитъ располагать и новые конножелѣзные пути, дабы польза послѣднихъ для города была болѣе.

Между станціями вѣтви могутъ быть отдѣлены на 5 верстѣ, на внѣшнюю сторону линіи, на 23 верстѣ, на обѣ стороны линіи, и на 33 верстѣ на внутреннюю сторону линіи къ складу Сѣвернаго общества.

Окружная дорога проектирована вблизи Камеръ-Колежскаго вала и не потребуетъ какихъ либо неудобныхъ отчужденій земель и имуществъ. Все предполагаемое къ отчужденію количество земли простирается только до 250 десятинъ, изъ коихъ не болѣе 90 десятинъ составляютъ городскую собственность. Поэтому не представляется опасеній, что дорога эта причинитъ ущербъ городу и его обывателямъ; напротивъ того, цѣнность нынѣ пустопорожныхъ земель будущаго района Окружной дороги по построеніи послѣдней не замедлитъ возвыситься и вознаградитъ сторицею всѣхъ за участки отошедшіе подъ дорогу.

Полная стоимость Окружной дороги опредѣлена около 13 миліоновъ руб. кредитныхъ. Для устройства же участка первоначальнаго построенія длиною 25 верстѣ вмѣстѣ съ отчужденіемъ имуществъ для всей дороги требуется около 11,600,000 руб. кредитныхъ.

Поверстная стоимость всей Окружной дороги получается около 390,000 руб. не считая реализаціи капитала.

При соображеніи стоимости Окружной желѣзной дороги по представленному проекту надлежитъ имѣть въ виду:

1) Количество земляныхъ работъ въ среднемъ выводѣ на версту длины главнаго пути равно:

на участкѣ первонач. построенія.	14951,68	куб. с.
на всей дорогѣ	14040,36	» »

2) Количество искусственныхъ сооружений, требуемое мѣстными условіями города, соотвѣтствуетъ желѣзной дорогѣ, примѣрно, длиною въ 300 верстѣ.

3) Протяженіе запасныхъ станціонныхъ путей, вмѣстѣ съ протяженіемъ боковыхъ соединительныхъ вѣтвей, составляетъ отъ протяженія главныхъ путей:

на участ. первонач. построенія.	63,27%
на всей дорогѣ	51,77%

т. е. въ 2½ раза болѣе считаемаго нормальнымъ для другихъ желѣзныхъ дорогъ (не-окружныхъ).

4) Количество подвижнаго состава и его принадлежностей въ среднемъ выводѣ на версту длины дороги соотвѣтствуетъ:

На участ. первоначальн. построения:

пассажирскимъ вагонамъ обыкновеннаго типа.	3,48 шт.
багажнымъ и товарнымъ вагонамъ	44,20 >
паравозамъ	0,92 >

На всей дорогѣ:

пассаж. вагон. обыкнов. типа.	2,61 >
багаж. и товар. вагонамъ	33,21 >
паравозамъ	0,72 >

5) Въ число принадлежностей поѣздовъ включенъ оптический телеграфъ, замѣняющій второй проводъ электрическаго телеграфа на другихъ желѣзныхъ дорогахъ.

6) Количество аппаратовъ электрическаго телеграфа соответствуетъ желѣзной дорогѣ до 350 верстъ длиною и въ составъ электрическаго телеграфа включены сигнальные линейные электрическіе звонки съ особымъ проводомъ проволоки.

7) Количество станцій, не считая двухъ передаточныхъ и четырехъ пассажирскихъ полустанцій, вслѣдствіе особыхъ условій города, соответствуетъ желѣзной дорогѣ длиною не менѣе 265 верстъ.

8) Количество принадлежностей станцій, соответствуетъ

На участ. первоначальн. построения:

въ среднемъ выводѣ на версту длины дороги ежедневнымъ поѣздамъ.	53,63
въ среднемъ выводѣ на каждую изъ 11-ти станцій ежедневному грузу пудовъ.	14196

На всей дорогѣ:

въ среднемъ выводѣ на версту длины дороги ежедневнымъ поѣздамъ.	46,50
въ среднемъ выводѣ на каждую изъ 13-ти станцій ежедневному грузу пудовъ.	14165

и 10, Статья «отчужденіе имущества» въ среднемъ выводѣ на версту длины дороги дастъ:

на участ. первонач. построения болѣе.	70,000 руб.
на всей дорогѣ почти	55,000 >

т. е. около 200 разъ болѣе обыкновенно принимаемой для другихъ дорогъ нормы, хотя количество отчуждаемой земли то же какъ и на тѣхъ дорогахъ.

По соображеніи всѣхъ сихъ исключительныхъ техническихъ и мѣстныхъ условій Окружной Московской дороги, нельзя не придти къ заключенію, что правильное сравненіе стоимости ея устройства можетъ быть дѣлаемо только съ такой изъ обыкновенныхъ желѣзныхъ паравозныхъ дорогъ, которая имѣетъ длину не менѣе 300 верстъ и установившееся уже движеніе. Уменьшивъ, согласно сему, вышеприведенную поверстную стоимость всей Окружной дороги въ отношеніи $\frac{33,3}{300} = \frac{1}{9}$, получимъ измѣненную среднюю стоимость устройства одной версты Окружной дороги, удобную, по однородности, для провѣрки данными другихъ дорогъ, именно около 43,300 руб. кредитныхъ.

Но при провѣркѣ этой слѣдуетъ имѣть также въ виду возвышенныя московскія цѣны на рабочую силу и многіе матеріалы, какъ—песокъ, щебень, лѣсъ, кирпичъ, камень.

Съ другой стороны, исходя изъ той точки зрѣнія, что денежная затрата на всякое предпріятіе должна соразмѣряться съ той работой, которую предполагается производить, слѣдуетъ сравненіе затратъ, сдѣланныхъ или предполагаемыхъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, дѣлать въ зависимости отъ количества совершаемаго или предполагаемаго годоваго пробѣга производительныхъ поѣздовъ на этихъ дорогахъ. Такой порядокъ сравненія денежныхъ затратъ на желѣзныя дороги гораздо правильнѣе, нежели по среднимъ выводамъ на версту длины дороги, и удобенъ тѣмъ болѣе, что и валовая, доходность дорогъ правильнѣе измѣряется выводами на версту пробѣга производительныхъ поѣздовъ. При этомъ разумѣется, что сравненіе стоимости дороги, долженствующей приносить нормальный доходъ, должно быть дѣлаемо только со стоимостью дорогъ приносящихъ такой доходъ.

Вышеприведенная стоимость всей Окружной дороги по раздѣленіи на соответствующій предложенный пробѣгъ производительныхъ поѣздовъ даетъ частное около 23 руб. кредитныхъ.

Подобный же выводъ для Курско-Кіевской дороги, при стоимости ея версты въ 70,000 руб. металлическихъ и годовомъ пробѣгѣ поѣздовъ въ $1\frac{1}{2}$ мил. верстъ, какъ было въ 1873 году, былъ бы 20, 63 руб. метал. на версту поѣзда. Одесская дорога при стоимости версты около 86000 руб. кредитныхъ и пробѣгѣ поѣздовъ въ 4 мил. верстъ, почти равномъ давшему въ 1873 г. полный дивидендъ, дала бы выводъ — 21,50 руб. кредитныхъ на версту поѣзда. Строющаяся безъ гарантіи Коврово-Муромская дорога, при общей стоимости въ 3 мил. руб. металлическихъ и предложенномъ годовомъ пробѣгѣ поѣздовъ 150,000 верстъ, дала бы — 20 руб. металлическихъ на версту поѣзда.

Вышеизложенное ставитъ внѣ всякаго сомнѣнія, что стоимость Окружной желѣзной дороги по представленному проекту, будучи провѣрена данными другихъ дорогъ съ надлежащимъ установленіемъ однородности сравниваемыхъ величинъ, оказывается, несмотря на всю свою громадность, вполне правильною. Но она будетъ еще провѣрена по окончательномъ представлении проекта на утвержденіе Правительства и можетъ еще быть уменьшена.

Итакъ, стоимость построенія перваго участка, длиною 25 верстъ, теперь оказывается болѣе, чѣмъ годъ назадъ, *) на 1,000,000 руб. Это увеличеніе стоимости объясняется тѣмъ, во 1-хъ, что во избѣжаніе напрасныхъ расходовъ отъ увеличенія цѣнности имущества, отчуждаемыхъ подъ дорогу, все отчужденіе теперь внесено въ смѣту участка первоначальнаго построенія и, во 2-хъ, что въ настоящее время необходимо было сдѣлать нѣкоторыя дорого стоящія измѣненія въ расположеніи вѣтвей, вслѣдствіе принятія въ соображеніе представленнаго на Высочайшее утвержденіе проекта постоянной пассажирской станціи Московско-Курской желѣзной дороги.

Безъ всякаго сомнѣнія, чѣмъ болѣе отсрочивается Окружная желѣзная дорога въ Москвѣ построеніемъ своимъ, тѣмъ дороже будетъ это построеніе отъ постояннаго увеличенія цѣнъ матеріаловъ, рабочей силы и имущества и отъ возникновенія новыхъ сооружений. Поэтому въ общихъ интересахъ желать скорѣйшаго разрѣшенія въ утвердительномъ смыслѣ вопроса о построеніи у насъ Окружной желѣзной дороги.

За главный источникъ доходности Окружной дороги проектъ принялъ перевозку товаровъ малой скорости, привозимыхъ въ Москву по желѣзнымъ дорогамъ и увозимыхъ изъ Москвы по желѣзнымъ же дорогамъ, и допускаетъ, что изъ $\frac{200}{\text{мил.}}$ пуд. всего количества этихъ товаровъ пойдетъ по Окружной дорогѣ только $\frac{1}{3}$ часть.

Выше было уже замѣчено, что по свѣдѣніямъ 1871 года общее число фабрикъ и заводовъ въ Москвѣ простирается до 816 съ оборотомъ въ $91\frac{1}{2}$ мил. руб., не считая расположенныя съ внѣшней стороны Камеръ-Колежскаго вала. Изъ этого числа фабрикъ и заводовъ находится въ крайнихъ частяхъ города 512 съ оборотомъ почти въ $\frac{61}{\text{мил.}}$ рублей; т. е. почти $\frac{2}{3}$ всего количества фабрикъ и заводовъ.

По свѣдѣніямъ за то же время населеніе Москвы простирается до 611,974 челов., изъ коихъ имѣютъ жительство въ крайнихъ частяхъ города 270,252 челов. или около 44%.

Кромѣ поименованныхъ выше важныхъ пунктовъ, соединяемыхъ Окружною дорогою, въ крайнихъ частяхъ города расположены еще разныя весьма значительныя склады и казармы Крутицкія и Хамовническія, а за Камеръ-Колежскимъ валомъ, въ недалекомъ отъ него или Окружной дороги разстояніи большія селенія, какъ, дачи Петровскаго парка, с. Бутырки, с. Марьино, с. Черкизово, дер. Новая, дер. Дубровка, слоб. Симоновская, слоб. Данилова, с. Воробьево, дер. Троицкая Голенищево и дер. Потылихи, дер. Шелепиха.

Всѣ эти данныя, взятая вмѣстѣ, конечно, убѣждаютъ, что предположеніе относительно дохода съ грузовъ малой скорости умѣренно и что окружная дорога будетъ имѣть еще значительное движеніе пассажирское и товаровъ большой скорости. Если же принять въ соображеніе заселеніе окраинъ, какъ неизбѣжное послѣдствіе построенія окружной дороги, увеличеніе фабричнаго производства на окраинахъ и т. д., то предположенія,

*) Противъ показанной стоимости въ пояснительной запискѣ, представленной въ Думу.

сдѣланныя въ проектѣ относительно размѣра дохода, должны быть признаны весьма умеренными, а предпріятіе Окружной дороги вполне и само себя обезпечивающимъ.

Вопросъ о тарифѣ, обыкновенно весьма важный для другихъ дорогъ, неокружныхъ, имѣющихъ монополюный характеръ, въ отношеніи окружной дороги въ Москвѣ, при конкуренціи, дѣлаемой этой дорогѣ извозчиками, такой конкуренціи, которая даетъ даже нѣкоторымъ основаніе предполагать, что Окружная дорога не получитъ почти ничего для перевозки, теряетъ свое значеніе; кромѣ этого, ограничиваясь въ своихъ распоряженіяхъ относительно тарифа и всѣхъ правилъ перевозки конкуренціею гужеваго извознаго промысла, Окружная дорога будетъ дѣйствовать въ такомъ же смыслѣ и на этотъ промыселъ, что дастъ уже чистый выигрышъ городу и его обывателямъ.

Но для такого выгоднаго городу взаимнаго ограниченія Окружной дороги и извознаго гужеваго промысла, нужно, чтобы тарифы ихъ были одинаково свободные, одинаково были предоставлены усмотрѣнію органовъ, завѣдующихъ этими предпріятіями.

Ясно, что чѣмъ ниже будетъ обязательный для Окружной дороги тарифъ, тѣмъ вреднѣе повліяетъ онъ на извозный гужевой промыселъ въ городѣ, не принося въ то же время дохода предпріятію Окружной дороги. Неизбѣжное желаніе получить выгодный доходъ заставитъ Окружную дорогу охранять извозный промыселъ отъ раззоренія.

3) Пользованіе Окружною дорогою.

Разсмотрѣнные въ первой главѣ настоящей записки случаи пользованія окружными дорогами могли бы быть провѣрены примѣрами перевозки какъ грузовъ, такъ и пассажировъ по Москвѣ; но въ дѣйствительности такая провѣрка теперь представляется неудобноисполнимою. Она была бы удобноисполнима только тогда, если бы сооруженіе окружной дороги не измѣняло ни строя, ни промышленности города, ни порядка жительства городского населенія, если бы оно неизмѣняло направленія и цѣнь гужевой перевозки по городу. Определить заранѣе степень измѣненія всѣхъ сихъ обстоятельствъ сооруженіемъ окружной желѣзной дороги для каждаго пункта окраинъ и центральныхъ частей города противъ существующихъ, конечно, невозможно; а слѣдовательно, нельзя для провѣрки пользованія окружною дорогою вставить въ примѣры какія либо цѣны гужевой перевозки параллельно съ цѣнами перевозки по окружной дорогѣ.

Степень измѣненія направленія и цѣнь перевозки по городу должна быть особенно велика когда станціи Окружной дороги соединятся съ центральными частями города посредствомъ рельсовыхъ вѣтвей. Въ числѣ послѣднихъ найдутся такія, которыя будутъ удобны для передвиженія грузовъ и товаровъ въ вагонахъ Окружной дороги безъ перегрузки; вѣтви эти совершенно измѣнятъ характеръ гужевой перевозки грузовъ и товаровъ и также и характеръ сношеній московскихъ торговцевъ и промышленниковъ со всѣми желѣзными дорогами.

Всѣмъ хорошо извѣстно, сколько терпитъ торговля отъ расположенія вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ на окраинахъ. Расположеніе это въ Москвѣ въ свое время вызывалось желаніемъ избѣгать ломки зданій внутри города, всегда раззорительной для обывателей. Въ настоящее же время ничто не мѣшаетъ проложить отъ вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ рельсовые пути къ центру, гдѣ только мѣстность это дозволить. При этомъ заслуживаетъ полного предпочтенія проложеніе рельсовой вѣтви къ какому нибудь центральному пункту отъ одной изъ станцій Окружной дороги, соединяющей всѣ вокзалы; оно будетъ равносильно проложенію къ этому пункту рельсовыхъ вѣтвей отъ всѣхъ вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ и, слѣдовательно, доставитъ тому пункту всѣ удобства близкаго сосѣдства со всѣми ими безразлично. Подобное устройство въ значительной степени сократитъ и время и расходы каждаго торговца и каждаго обывателя и пополнитъ тотъ небольшой недочетъ въ выгодахъ отъ устройства Окружной дороги, который оказывается при сравненіи пользованія Окружною дорогою центральными частями города, вслѣдствіе далекаго разстоянія этихъ частей отъ ея станцій, передъ пользованіемъ мѣстностями, составляющими собственно районъ Окружной дороги.

Но, согласно контракта съ первымъ Московскимъ Обществомъ конно-желѣзныхъ дорогъ, самый центръ города Москвы, какъ Красная площадь, будетъ снабженъ рельсовымъ путемъ, который составитъ вѣтвь рельсоваго пути уже устроеннаго на Воскресенской площади. Поэтому невозможно сомнѣваться въ томъ, что и самый центръ города будетъ доступенъ Московской Окружной дорогѣ

Въ отношеніи передвиженія пассажировъ провѣрка пользованія Окружною дорогою представляется нѣсколько легче. Возьмемъ слѣдующіе три примѣра.

Примѣръ 1-й. Какъ выгоднѣе ѣхать отъ Страстнаго монастыря на ст. Николаевской дороги—по Окружной ли дорогѣ, по однимъ коннымъ дорогамъ или на извозчикѣ?

Для пользованія Окружною дорогою пассажиръ садится у Страстнаго монастыря въ вагонъ конной дороги, идущій къ Триумфальнымъ воротамъ, заплативъ 5 коп.; доѣзжаетъ до этихъ воротъ, переходитъ на ст. Триумфальную Окружной дороги; садится въ ея вагонъ и, заплативъ за 7 верстъ переѣзда въ III классъ не болѣе 9 коп., приѣзжаетъ къ ст. Николаевской дороги; и того онъ израсходуетъ 14 коп., или же 12 коп., если по конной дорогѣ проѣдетъ на имперяль.

Для пользованія только конными дорогами пассажиръ садится у Страстнаго монастыря въ вагонъ, идущій по направленію къ Кузнецкому мосту и, заплативъ 5 к., доѣзжаетъ или до Пассажа или до Лубянской площади; тамъ переходитъ въ вагонъ, идущій къ Сухаревой башнѣ, и, заплативъ снова 5 коп., доѣзжаетъ до Сухаревой площади; тамъ переходитъ въ вагонъ, идущій къ Краснымъ воротамъ и въ Сокольники и, заплативъ 10 к. доѣзжаетъ до Коланчевской площади; итого онъ израсходуетъ 20 к., потративъ много времени, или же 12 коп. если во всю поѣздку будетъ сидѣть на имперяль, испытывая всѣ неудобства движенія въ открытомъ экипажѣ и въ непогоду.

Желающій проѣхать отъ Страстнаго монастыря на ст. Николаевской дороги на извозчикѣ заплатитъ только при самыхъ дешевыхъ условіяхъ 25 коп.; но эта поѣздка, во всякомъ случаѣ, будетъ хуже поѣздки на имперяль вагона конной дороги. Обыкновенно же такой пассажиръ заплатитъ не менѣе 30 или 35 к., если не болѣе.

Примѣръ 2-й. Переѣздъ изъ деревни Новой къ Новинской площади.

Пользующійся Окружною дорогою сядетъ въ вагонъ III класса на ст. Рогожской и, заплативъ не болѣе 19-ти коп., доѣдетъ до ст. Студенецъ, съ которой дойдетъ пѣшкомъ до площади или же переѣдетъ на линейкѣ за 5 к., такъ какъ линейки могутъ ходить по Нижне-Прѣсенской улицѣ во время гуляній подъ Новинскимъ; и того пассажиръ заплатитъ не болѣе 24 коп.—За эту плату ни одинъ извозчикъ не возьмется доставить пассажира на означенное разстояніе.

Примѣръ 3-й. Переѣздъ изъ села Черкизова къ Воспитательному Дому.

Пользующійся Окружною дорогою, сѣвъ на ст. Черкизово-Преображенское доѣдетъ или до Рогожской станціи, если оттуда будутъ ходить линейки въ центръ города, или до ст. Мытной, по близости отъ которой линейки ходятъ даже до Ильинки. Въ первомъ случаѣ онъ заплатитъ не болѣе 14 к., а во второмъ не болѣе 21 коп.

Пользующійся конно-желѣзными дорогами заплатитъ 15 коп., дойдя изъ Черкизова до линіи конной дороги въ слободѣ Преображенской пѣшкомъ.

Этихъ трехъ примѣровъ достаточно, чтобы убѣдиться, что въ отношеніи передвиженія пассажировъ услуга Окружной дороги можетъ быть очень желательна, хотя для пунктовъ, имѣющихъ центральное расположеніе въ городѣ, она менѣе, и что установленіе правильныхъ рейсовъ конно-желѣзныхъ дорогъ и общественныхъ экипажей отъ станцій Окружной дороги къ центру города весьма полезно и для Окружной дороги и для публики.

Услуга Окружной дороги въ отношеніи передвиженія пассажировъ будетъ особенно велика во время разѣздовъ съ вокзаловъ желѣзныхъ дорогъ и съ разныхъ загородныхъ гуляній, когда запросъ извозчиковъ возвышается.

Въ отношеніи городского хозяйства пользованіе Окружною дорогою можетъ быть весьма различно. Для примѣра укажемъ на важнѣйшую статью хозяйства — улучшеній ассенизаціи города.

Изъ всѣхъ свѣдѣній, касающихся усовершенствованія ассенизаціи въ городахъ, усматривается слѣдующее:

1) Практика западно-европейскихъ городовъ вообще еще не сказала послѣдняго слова въ пользу того или другаго способа удаленія нечистотъ, хотя практика истинно земледѣльческихъ странъ, какъ Японія и нѣкоторыя мѣстности Европы, и наука указываютъ, что рациональнымъ способомъ признается тотъ, при которомъ нечистоты поступаютъ вполне на удобрение.

2) Гидравлическій или спускной способъ удаленія нечистотъ посредствомъ тѣхъ же каналовъ, по которымъ стекаютъ поверхностныя воды съ улицъ и дворовъ, требуетъ прежде всего такого огромнаго количества воды, собственно для промывки каналовъ, для предохраненія ихъ отъ порчи и для уничтоженія зловонія, распространяемаго нечистотами, котораго Москва имѣть ни въ настоящее ни въ близкое будущее время не можетъ.

3) Въ томъ же способѣ жидкость, стекающая изъ каналовъ, или выпускается въ рѣки, или выкачивается вся вполне на поля для орошенія ихъ и полученія съ нихъ дохода; въ первомъ случаѣ эта жидкость портитъ воду рѣкъ и тѣмъ увеличиваетъ заболѣваніе и смертность въ городѣ или въ ниже его лежащихъ поселеніяхъ; во второмъ случаѣ—можетъ происходить зараженіе подпочвенныхъ водъ, наполняющихъ колодцы, и доходъ съ орошаемаго поля не покрываетъ всѣхъ издержекъ, нужныхъ для устройства орошенія. Кромѣ того, по доведеніи орошенія поля до насыщенія, за которымъ орошеніе дѣлается вреднымъ, требуется замѣна этого поля другимъ и перекладка отводящихъ трубъ; въ холодномъ же климатѣ орошеніе становится затруднительнымъ или вовсе непримѣнимымъ зимою, гдѣ морозы продолжаются иногда въ теченіи 3 мѣсяцевъ.

4) Тотъ же гидравлическій способъ, уничтожая въ городѣ, наравнѣ съ другимъ способомъ, миазмы, главную причину тифа и холеры, способенъ развивать заболѣваніе лихорадками.

5) Другой, пневматической или вытяжной способъ удаленія нечистотъ, вытягиваніемъ ихъ изъ домовъ посредствомъ подземныхъ трубъ и неподвижныхъ снарядовъ, не нуждается въ водѣ для уничтоженія миазмовъ и, при хорошемъ устройствѣ, можетъ быть признанъ совершенно безвреднымъ; но устройство его обходится дороже, нежели предыдущаго, хотя содержаніе дешевле.

6) При пневматическомъ способѣ ассенизаціи помощію неподвижныхъ снарядовъ, нечистоты, собранныя въ опредѣленные пункты, числомъ не менѣе одного на каждыя 2 или 3 квадратныя версты, занимаемой городомъ площади, если не будутъ обрабаемы немедленно въ полезные продукты, должны вывозиться изъ города въ бочкахъ, т. е. нынѣ существующимъ способомъ.

7) Пневматическимъ способомъ съ неподвижными снарядами, болѣе нежели предыдущимъ, устраняется одно изъ главныхъ неудобствъ нынѣ существующаго способа вывоза нечистотъ въ бочкахъ,—это безпокойство, которое причиняется жильцамъ, появленіемъ и присутствіемъ въ дворахъ домовъ ассенизаціонныхъ снарядовъ. Но очевидно, что это неудобство можетъ быть значительно устранено и тогда, когда будетъ уменьшена надобность въ примѣненіи ассенизаціонныхъ снарядовъ въ домахъ, въ теченіе нѣсколькихъ дней сряду и если до и во время ассенизаціи нечистоты будутъ дезинфектированы.

8) Пневматическій способъ съ неподвижными снарядами, въ отношеніи своей дороговизны, можетъ быть примѣненъ съ выгодною только въ густо-населенныхъ кварталахъ города и не исключаетъ примѣненія нынѣ существующаго способа вывоза въ бочкахъ изъ другихъ кварталовъ.

9) Разные усовершенствованныя виды обоихъ способовъ, оканчивающіеся выпускомъ жидкихъ нечистотъ въ рѣки, не могутъ быть признаны удовлетворительными въ гигиеническомъ и въ экономическомъ отношеніяхъ

и 10) Оба усовершенствованныя способа удаленія нечистотъ не избавляютъ дома и дворы отъ разнаго сора, который не долженъ попадать ни въ каналы, ни въ вытяжныя трубы ихъ, и не устраняютъ надобности въ конной вывозкѣ нечистотъ вполне.

Отсюда слѣдуетъ, что въ Москвѣ существующій способъ удаленія нечистотъ посредствомъ бочекъ на долгое время останется единственнымъ и, по введеніи болѣе со-

вершеннаго и болѣе удобоисполнимаго, изъ новѣйшихъ, пневматическаго способа съ неподвижными снарядами, не можетъ быть совсѣмъ исключенъ. Выводъ этотъ согласуется и съ докладомъ Московской Городской Управы отъ 9 ноября 1873 года.

Такимъ образомъ Московское Городское Управленіе, если не навсегда, то до того времени, когда будетъ найдено возможнымъ и выгоднымъ обращать всѣ нечистоты въ полезные продукты на мѣстѣ полученія, будетъ, въ виду охраненія народнаго здравія, лишь всемѣрно заботиться объ улучшеніи вывознаго способа ассенизаціи.

Всѣ приемы улучшенія вывозной системы легко сводятся къ слѣдующимъ:

а) Разныя образовательныя, административныя, полицейскія и карательныя мѣры и дезинфекція нечистотъ.

б) Установленіе обязательнаго для всего города и ассенизаціонныхъ обществъ одного типа бочекъ и предоставленіе домовладѣльцамъ права замѣнять такими бочками выгребныя и помойныя ямы.

в) Обязательный вывозъ нечистотъ со всего города за Спасскую заставу или на другія болѣе отдаленныя отъ города и поселеній мѣста.

г) Устройство въ городѣ нѣсколькихъ ассенизаціонныхъ станцій для перегрузки бочекъ съ дрогъ на вагоны и обратно и соединеніе этихъ станцій рельсовыми путями съ отдаленными мѣстами свалки нечистотъ и

д) Увозка нечистотъ въ бочкахъ съ ассенизаціонныхъ станцій по рельсамъ на мѣста свалки.

Матеріальная выгода обывателей отъ примѣненія этихъ мѣръ будетъ, очевидно, зависѣть лишь отъ удешевленія перевозки нечистотъ по рельсамъ отъ ассенизаціонныхъ станцій до мѣста свалки, посредствомъ надлежащаго выбора пунктовъ для этихъ станцій и для мѣста свалки и посредствомъ примѣненія наиболѣе дешеваго движителя.

Изъ сего видно, что проектированная и ожидающая резолюціи Московской Городской Думы Окружная желѣзная дорога вполнѣ удовлетворитъ всѣмъ мѣрамъ, необходимымъ для улучшенія нынѣшняго способа ассенизаціи города.

Каждая изъ приспособленныхъ къ приему товаровъ станція Окружной дороги можетъ быть въ то же время и ассенизаціонной станціей не только для ближайшихъ мѣстностей города, но и для всѣхъ фабрикъ, заводовъ и проч., находящихся за Камеръ-Колежскимъ валомъ, такъ какъ станціи будутъ расположены преимущественно вблизи того вала. При такомъ удобствѣ, доставляемымъ Окружной дорогой, можно будетъ ограничиться тремя или четырьмя ассенизаціонными станціями внутри города, и плата за вывозку нечистотъ можетъ быть значительно понижена.

Мѣста для ассенизаціонныхъ станцій внутри города могутъ быть назначены самою Думою, лишь бы каждое изъ нихъ можно было соединить рельсовымъ путемъ съ одной изъ станцій Окружной желѣзной дороги. Вѣроятно, эти станціи потребуются противъ тѣхъ станцій Окружной дороги, которыя болѣе другихъ удалены отъ центра города. Если предположеніе это вѣрно, то ассенизаціонныя станціи могутъ потребоваться вблизи Сухаревой башни, Арбатскихъ воротъ, Нѣмецкаго рынка и Воспитательнаго дома. Удобные рельсовые пути къ этимъ пунктамъ могутъ быть проложены или уже имѣются.

При столь значительномъ сокращеніи разстоянія конной перевозки нечистотъ даже каждый домовладѣлецъ будетъ имѣть возможность собственными средствами доставлять бочки съ нечистотами на станцію и получать со станціи въ обмѣнъ такое же число бочекъ порожнихъ, которыя были сданы имъ прежде.

Привозъ и сдача бочекъ съ нечистотами на станціи Окружной дороги всегда будутъ записываться въ отправочныя книги станціи и потому могутъ представить для Городскаго Управленія удобный способъ контроля за производствомъ ассенизаціи всѣми обществами и домовладѣльцами.

Отвозка нечистотъ на мѣсто свалки можетъ быть сдѣлана, какъ выше сказано, изъ многихъ пунктовъ Окружной дороги. Но Окружная дорога, соединяющая собою всѣ ассенизаціонныя станціи, исключительно передъ другими желѣзными дорогами въ Москвѣ, даетъ возможность въ началѣ, если бы оказалось нужнымъ, ограничиться однимъ мѣстомъ свалки, какъ находящееся за Спасской заставой, тѣмъ болѣе, что составители проекта Окружной дороги имѣютъ намѣреніе ввести, вскорѣ по открытіи на ней движенія,

сжиганіе твердыхъ нечистотъ, вмѣстѣ съ топливомъ въ паровозахъ, и обращеніе въ удобреніе вслѣдъ нечистотъ жидкихъ, чѣмъ можетъ быть окончательно прекращена свалка нечистотъ, какъ въ ближнія, такъ и въ отдаленныя отъ города мѣста, всегда вредная для народнаго здравія.

Итакъ, Окружная желѣзная дорога способна быть могущественнымъ подспорьемъ для Московскаго Городскаго Управленія въ заботахъ его объ ассенизаціи города, а для жителей Москвы она представляетъ надежное средство охраненія общественнаго здравья.

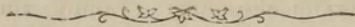
Ибо во 1-хъ, Окружная дорога дастъ Городскому Управленію возможность установить самый строгій, необходимый для здоровья жителей порядокъ въ городѣ по ассенизаціи вообще, съ неизбѣжною, по существу дѣла, дезинфекціею нечистотъ, не только не увеличивая, но даже уменьшивъ плату, взимаемую за работы по ассенизаціи въ настоящее время.

Во 2-хъ, Окружная дорога избавляетъ Московское Городское Управленіе отъ вопроса о канализаціи города, собственно для отвода нечистотъ, и подготавливаетъ переходъ отъ ассенизаціи при помощи бочекъ, къ ассенизаціи пневматической съ неподвижными снарядами, наиболее удобной для Москвы, по условіямъ мѣстности и недостатку воды. Можно ожидать, что современемъ сами общества ассенизаціи и домовладѣльцы густонаселенныхъ кварталовъ найдутъ выгоднымъ для себя перейти исподоволь къ пневматической системѣ ассенизаціи съ неподвижными снарядами.

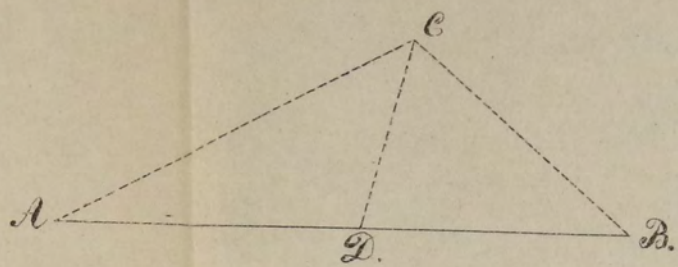
Въ 3-хъ, Окружная дорога дастъ возможность Московскому Городскому Управленію отложить, на большее или меньшее время, вопросъ о дорогостоящей канализаціи города для спуска дождевыхъ водъ, такъ какъ воды эти будутъ уже безъ нечистотъ.

Въ 4-хъ, Окружная дорога, очевидно, можетъ быть употреблена также съ выгодой и для удаленія изъ города снѣга и разнаго мусора, свозимыхъ съ улицъ и дворовъ и также вредныхъ для здоровья жителей.

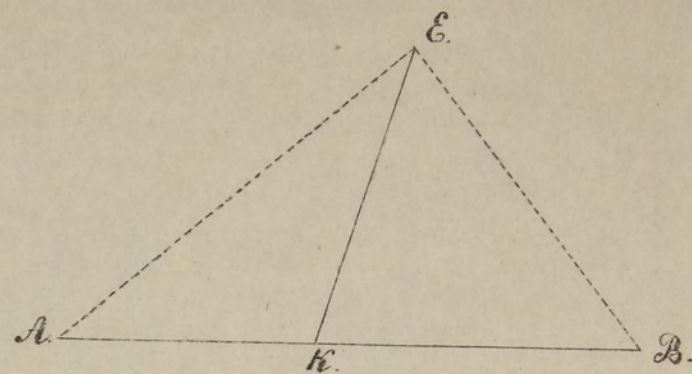
и, въ 5-хъ, при производствѣ ассенизаціи Москвы посредствомъ Окружной желѣзной дороги, нынѣшній процентъ заболѣваемости и смертности въ Москвѣ и близъ лежащихъ поселеніяхъ долженъ уменьшиться въ меньшей пропорціи, какъ уменьшился процентъ смертности въ тѣхъ кварталахъ Лондона, для которыхъ пріёмники снабженія водою изъ р. Темзы, помѣщавшіеся въ его предѣлахъ вмѣстѣ съ устьями подземныхъ каналовъ, отводившихъ нечистоты, были перенесены въ пункты, находящіеся выше по теченію Темзы.



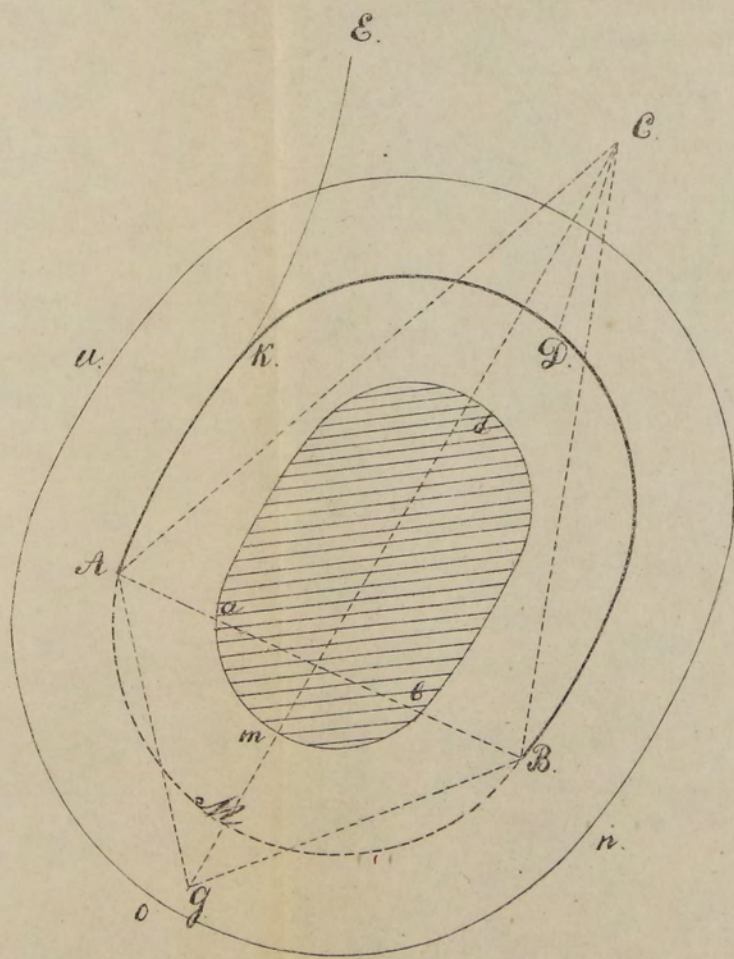
Чер. 1^я



Чер. 2^я



Чер. 3^я



Чер. 4^я

