

Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ пожизненно до 1914 года.

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Ответственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидаты по Предсѣдатель П. Д. Кандауровъ и П. П. Рицони, Непременные Члены VIII-го Отдѣла: Н. К. Антошинъ, В. К. Кетрицъ, В. И. Лесневскій, Е. А. Могиленскій, Н. И. Нырковъ, В. А. Нагродскій, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Щепотьевъ, Ф. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи В. С. Лавровъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Шереметевскій. Пригородное сообщеніе въ Москвѣ (Продолженіе)	195	Мыльниковъ. Описаніе оконныхъ просвѣтовъ пассажирскихъ вагоновъ съ подъемными рамами типа Тамбовскихъ вагонныхъ мастерскихъ Ряз.-Ур. жел. дор.	201
Бенешевичъ. О работѣ на Юго-Восточныхъ ж. д. 60-ти паровозовъ 0-5-0 сер. Э. постройки завода Гартмана	198	Черновъ. Нормальное оборудованіе станками мастерскихъ участковъ тяги	202
Баналейкинъ. Новое усовершенствованіе для вагонныхъ шапокъ	199	Хроника	203
Бенешевичъ. Замѣтка о реорганизациіи ремонта товарныхъ вагоновъ на Ю. В. жел. дорогахъ	200	Приложенія	204
		Объявленія:	

Пригородное сообщеніе въ Москвѣ.

(Прод. см. №№ 1—2, 7—8, 9—10 1917 г.)



Потребность въ сооруженіи городского метрополитена въ его чистомъ видѣ стоитъ въ зависимости отъ того, въ состояніи ли электрическіе трамваи выполнить всю внутреннюю городскую перевозку; къ разсмотрѣнію этого вопроса мы теперь и переходимъ.

При составленіи предварительнаго проэкта московскихъ электрическихъ трамваевъ и при выполненіи этого проэкта было допущено нѣсколько ошибокъ, отразившихся весьма неблагоприятно на результатахъ эксплуатаціи и объясняемыхъ тѣмъ, что руководители дѣла не предвидѣли размѣровъ перевозки; а когда чрезвычайная интенсивность движенія стала совершившимся фактомъ,—продолжали держаться первоначальныхъ заданій и не рѣшались на коренныя измѣненія въ порядкахъ эксплуатаціи, чѣмъ единственно и можно было улучшить положеніе. Въ этомъ сказалась та чрезвычайно характерная черта современныхъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ и трамвайныхъ предпріятій, что миллионы, вложенные въ дѣло и затраченные на путь, подвижной составъ и прочее, побуждаютъ руководителей предпріятія посвящать все свое вниманіе на содержаніе въ исправности и усовершенствованіе технического оборудованія, причемъ упускаютъ изъ виду, что все это не болѣе, какъ средство для выполненія перевозокъ, и главная задача предпріятія является не образцовое содержаніе оборудованія, а наиболѣе полное удовлетвореніе интересовъ публики. Мы оставляемъ однако же въ сторонѣ такого рода технические недостатки, какъ излишне солидная конструкція пути и слишкомъ большая нагрузка на ось, допущенная въ моторъ-вагонахъ, такъ какъ эти недостатки болѣе вліяютъ на финансовые результаты эксплуатаціи, чѣмъ на провозоспособность сѣти.

Самою важною ошибкою была трассировка центрального узла; если мы взглянемъ на прилагаемый при семъ схематическій планъ № 4-ый, на которомъ показаны однопутные и двухпутные участки, то мы убѣдимся въ совершенно невѣроятномъ обстоятельстве: центральный узелъ, къ которому сходятся шесть магистраль-

ныхъ трактовъ, содержитъ однопутное кольцо. Это кольцо представляетъ само по себѣ чрезвычайно сложный узелъ, будучи уложено мѣстами въ два, мѣстами же въ три пути со множественностью стрѣлокъ, и такъ какъ всѣ вагоны движутся въ одномъ направленіи, то они безпрепятственно пересѣкаютъ или уступаютъ другъ другу путь, (не говоря уже о экипажной ѣздѣ), и въ силу этого должны проходить по кольцу уменьшеннымъ ходомъ, скопляясь на немъ и прилегающихъ участкахъ центрального узла нѣлыми вереницами. Въ среднемъ здѣсь проходитъ до 250 вагоновъ въ часъ въ каждомъ направленіи.

Въ программу настоящей статьи не входитъ разсмотрѣніе средствъ, коими можно достигнуть улучшеній въ московскихъ трамвайныхъ дѣлахъ, но несомнѣнно, что эти мѣры распадаются на двѣ группы. Первая касается увеличенія пропускной способности центрального района, для чего необходимо прежде всего уничтожить однопутное движеніе по кольцу, уложить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ вторую пару путей, а въ болѣе отдаленномъ будущемъ соорудить обходную линію и пропустить по ней все движеніе съ магистрали № 1-ый. Вторая группа мѣръ относится къ поднятію провозоспособности всей сѣти вообще, и для этого необходимо изслѣдовать распредѣленіе движенія на сѣти; это дастъ основаніе, съ одной стороны, для реорганизациіи тарифа и эксплуатационнаго плана, а съ другой—для измѣненія конструкціи узловыхъ пунктовъ, въ томъ числѣ и центрального кольца, въ соотвѣтствіи съ новымъ планомъ движенія. Если присоединить къ этому передѣлку подвижного состава съ цѣлью увеличенія его вмѣстимости и сокращеніе бесполезнаго пробѣга по концамъ и по срединѣ эксплуатационныхъ линій, то можно быть вполне увѣреннымъ, что провозоспособность сѣти будетъ увеличена по крайней мѣрѣ въ два раза при томъ же количествѣ вагоновъ, а переустройство центрального района позволитъ выпускать увеличенное количество вагоновъ безъ риска создать новыя затрудненія и замѣшательства.