

Л₁-70
2-1

ЗАДАЧИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ С.-ПЕТЕРБУРГА

ИЗСЛѢДОВАНИЕ Ф. Е. ЕНАКІЕВА

ИНЖЕНЕРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
1912

На 1-е января 1912 года въ С.-Петербургѣ и прилегающихъ къ нему пригородахъ числилось болѣе двухъ милліоновъ населенія. Менѣе чѣмъ черезъ четверть вѣка, вслѣдствіе прогрессирующаго роста столицы, число ея жителей превзойдетъ три милліона. Два съ половиною десятка лѣтъ—срокъ небольшой въ жизни города; представляется, въ виду сего, своевременнымъ приступить неотлагательно къ подготовительнымъ работамъ для заселенія свободныхъ городскихъ и пригородныхъ земель, а также и къ составленію проектовъ устройства съ ними удобныхъ сообщеній.

Прилагаемое изслѣдованіе имѣетъ цѣлью выяснить очередныя задачи распространенія территоріи С.-Петербурга и преобразованія центральныхъ его кварталовъ, руководствуясь тѣми началами, которыя положены въ основу развитія современныхъ большихъ городовъ западной Европы. По этому вопросу мною былъ сдѣланъ докладъ IV Съѣзду Русскихъ Зодчихъ, состоявшемуся въ С.-Петербургѣ подъ почетнымъ предсѣдательствомъ Августѣйшаго Президента Академіи Художествъ, ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ВЕЛИКОЙ КНЯГИНИ МАРИИ ПАВЛОВНЫ. Въ засѣданіи 7-го января 1911 года Съѣздъ постановилъ ходатайствовать объ учрежденіи Особой Комиссіи съ участіемъ представителей Академіи Художествъ, Городского Управленія, Администраціи и Архитектурныхъ Обществъ для всесторонняго разсмотрѣнія сдѣланныхъ мною предложеній. Означенный докладъ, помѣщенный въ трудахъ послѣдняго Съѣзда Зодчихъ, дополненъ историческими справками о послѣдовательныхъ переустройствахъ западно-европейскихъ столицъ и главнѣйшими статистическими данными, касающимися общественной жизни С.-Петербурга.

Приложенные эскизные проекты новыхъ улицъ, площадей, городского парка и метрополитена даютъ, въ общихъ чертахъ, представленіе о цѣлесообразности исполненія намѣченныхъ работъ; впослѣдствіи, когда принято будетъ рѣшеніе осуществить дѣло преобразованія С.-Петербурга, долженъ быть объявленъ конкурсъ на составленіе детальныхъ проектовъ переустройства столицы.

Считаю своею обязанностью выразить глубокую признательность профессору Л. Н. Бенуа и академику М. М. Перетятковичу за ихъ авторитетное содѣйствіе въ разработкѣ настоящаго изслѣдованія.

С.-Петербургъ,
Декабрь 1912 года.

Ф. Енакіевъ.

ЗАДАЧИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ
С.-ПЕТЕРБУРГА.

А Б В Г Д Е

ПЛАНЪ С. ПЕТЕРБУРГА

СЪ УКАЗАНИЕМЪ МѢСТНОСТЕЙ
ЗАТОПЛЯЕМЫХЪ ПРИ НАВОДНЕНІЯХЪ.

Масштабъ 660 саж. къ дюймъ.
1" = 660 саж.



Объясненіе.
 Мѣстности затопляемыя при
 подъемѣ воды 3 ф. выше орд.
 " " " " 6 " " "
 " " " " 9 " " "
 " " " " 12 " " "
 Черта указывающая 12 ф. выше ординара
 совпадаетъ съ уровнемъ наибольшаго на
 водненія 7 ноября 1824 г.

Займствовано изъ Энциклоп. словаря Брокгауза и Ефрона

Картогр. зав. А. И. Шкина С. П. Б.

Столицѣ Россійской Имперіи, вознесшейся въ теченіе двухъ столѣтій пышно и горделиво „изъ тьмы лѣсовъ и топи блатъ“, въ виду быстрого роста населенія, предстоитъ испытать такой же процессъ преобразованія и развитія окраинъ и пригородовъ, какой пережили и переживаютъ другіе западно-европейскіе и американскіе большіе города. По орографическимъ своимъ условіямъ С.-Петербургъ представляетъ, однако, особенности, которыя требуютъ примѣненія специальныхъ методовъ проектированія работъ по его переустройству.

Значительная часть столицы расположена въ самой низкой полосѣ дельты Невы. Западные участки Васильевского острова, Петербургская сторона съ прилегающими къ ней островами возвышаются едва на 4 фута надъ ординаромъ Невы; части Адмиралтейская, Казанская, Коломенская и Нарвская расположены на высотѣ отъ 5 до 7 футъ. Всѣ означенныя мѣстности подвергаются бѣдствіямъ наводненія. Благодаря огражденію береговъ рѣкъ и каналовъ набережными, а также искусственному повышенію почвы въ низкихъ мѣстахъ, наводненія теперь не такъ ощутительны, хотя высокій уровень невскихъ водъ наблюдается ничуть не рѣже, чѣмъ прежде ¹⁾. Съ трехъ сторонъ городъ окруженъ возвышенностями, достигающими въ частяхъ Московской, Александро-Невской, Литейной и Выборгской до 30 футъ надъ уровнемъ моря; на правомъ берегу Невы, по направленію къ Лѣсному корпусу, свободныя пространства городскихъ и пригородныхъ земель возвышаются постепенно до 70 футъ.

Площади и заселенность города и пригородовъ

Площадь, занятая С.-Петербургомъ, составляетъ около 99 кв. верстъ, или 112 кв. килом., не считая пригородовъ. Насколько означенная площадь значительна, видно изъ слѣдующихъ сравненій: Парижъ занимаетъ около 80 кв. килом., Берлинъ—65 кв. килом., Лондонъ—около

¹⁾ Приведенныя данныя и прилагаемый планъ затопляемыхъ частей С.-Петербурга заимствованы изъ Энциклопедическаго словаря Брокгауза-Ефронъ, т. 56.

300 кв. килом. На одинъ квадратный километръ городскихъ земель приходится жителей въ Лондонѣ 30.600, въ Парижѣ около 35.000, въ Берлинѣ— 33.200, въ С.-Петербургѣ, согласно переписи 1907 года, около 14.700.

Соотношенія эти нѣсколько измѣняются, если къ площадямъ городовъ причислить пригороды. Площадь всего Берлина (Gross Berlin) составитъ при этомъ около 310 кв. килом., С.-Петербургъ съ прилегающими къ нему пригородными участками: Шлиссельбургскимъ, Полюстровскимъ, Лѣснымъ и Петергофскимъ имѣетъ почти 300 кв. килом. На 1 кв. килом. вмѣстѣ съ пригородами, въ С.-Петербургѣ приходится около 7.000, въ Берлинѣ — 11.000 жителей. Приведенныя данныя свидѣлствуютъ, что въ С.-Петербургѣ имѣются еще свободныя пространства для заселенія.

Въ виду крайне разнообразныхъ условій быта Петербургскаго населенія и недостатка удобныхъ и дешевыхъ средствъ сообщенія центральныхъ участковъ съ окраинами, густота заселенія отдѣльныхъ мѣстностей столицы весьма различна. На одного обитателя Московской части приходится, по переписи 1907 г., въ среднемъ около 4-хъ кв. саж., что соответствуетъ, приблизительно, 60.000 жителей на 1 кв. версту; части Спасская, Литейная и Казанская имѣютъ отъ 4,2—4,4 кв. саж. на 1 жителя, превышая въ два раза среднія нормы заселенности другихъ европейскихъ столицъ. Ко времени переписи 1897 года на каждого жителя Спасской части приходилось 4,3 кв. саж., въ Казанской— 4,8 кв. саж., въ Московской— 5 кв. саж. и Литейной 5,5 кв. саж.; иначе говоря, уплотненіе заселенности въ послѣднихъ трехъ частяхъ, въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ, увеличилось отъ 10% до 30%! Въ III участкѣ первой изъ нихъ на 1-го жителя приходится всего одна квадратная сажень площади города, включая улицы, площади, сады и дворы. При такой скученности населенія немислимо создать гигиеническія условія его существованія.

Менѣе другихъ заселены части Выборгская (27,7 кв. саж. на 1 жителя) и Александро-Невская (25,2 кв. саж. на 1 жителя), занимающія восточныя окраины столицы, вверхъ по теченію Невы.

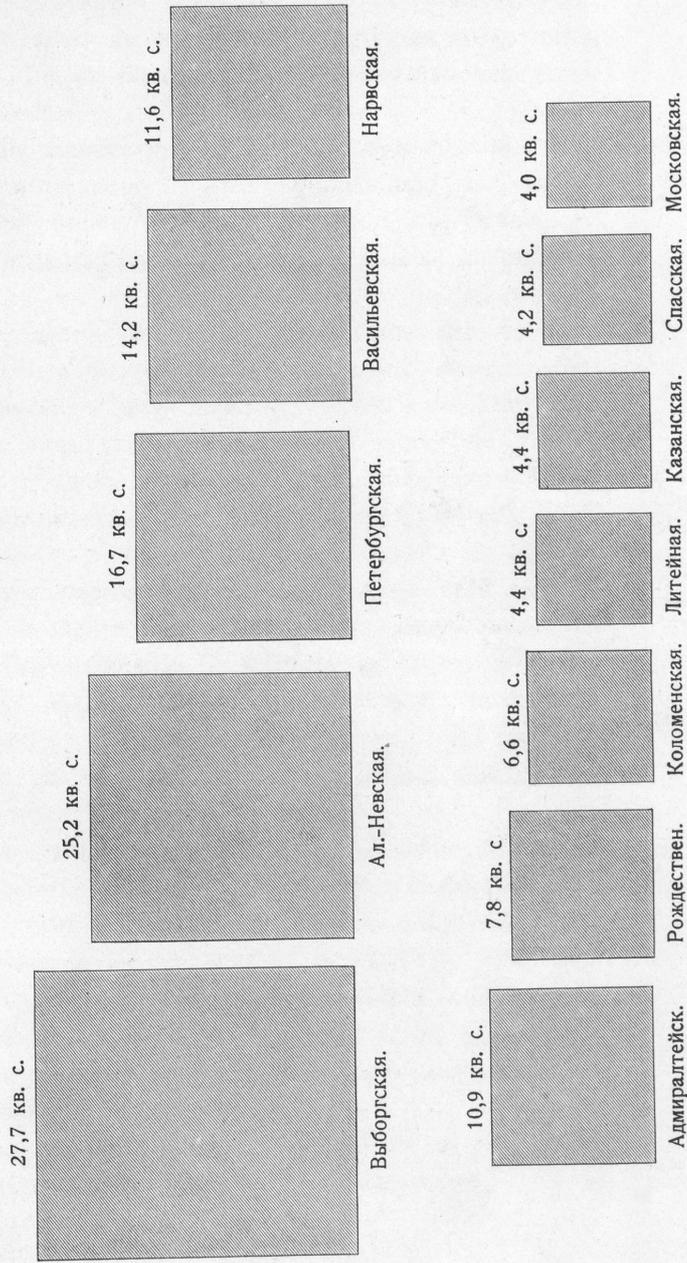
С.-Петербургъ, нѣкогда отличавшійся обиліемъ зелени, въ настоящее время имѣетъ всего 149 десятинъ пространствъ, занятыхъ скверами, бульварами, садами и парками. Уменьшеніе древесныхъ насажденій въ центральныхъ частяхъ столицъ Западной Европы, до извѣстной степени, явленіе общее ¹⁾; но Вѣна, Берлинъ и особенно Парижъ создали, взаменъ

¹⁾ Въ 1789 году въ Парижѣ было садовъ и парковъ 391 актара; въ настоящее время ихъ всего 173 актара. Актаръ, приблизительно,—десятина.

Густота населенія г. С.-Петербурга

въ 1909 г.

Количество квадратных сажень, приходящееся на каждого жителя въ разныхъ частяхъ города.



уничтоженныхъ садовъ, огромные парки на своихъ окраинахъ. Американскіе большіе города послѣдовали ихъ примѣру. Наши городскіе парки Екатерингофскій и Александровскій нельзя съ ними сравнивать ¹⁾ ни по размѣрамъ, ни по привлекательности, а красивые Острова, расположенные въ мѣстностяхъ, мало возвышающихся надъ уровнемъ Невы, отличаются сыростью; масса населенія пользоваться ими не можетъ вслѣдствіе недостатка и дороговизны сообщений.

Поверхность окрестностей, прилегающихъ къ границамъ столицы и ея Окрестности пригородовъ, представляетъ низменность, слегка приподнятую или всхол- С.-Петербурга. мленную въ однѣхъ мѣстахъ и болотистую въ другихъ; въ сѣверную заневскую часть входятъ нѣсколькими грядами небольшія возвышенія изъ Финляндіи; песчанистые холмы и горы, разбросанные въ различныхъ направленіяхъ и раздѣленные долинками съ озерами и рѣчками, имѣютъ довольно живописный видъ. Эта площадь, прилегающая къ Лѣсному пригороду, прорѣзывается Финляндской жел. дорогой, служитъ въ настоящее время дачнымъ мѣстомъ для лицъ средняго достатка. Участки по лѣвому берегу Невы, вверхъ по ея теченію, возвышенны, съ здоровою почвою, заняты цѣлымъ рядомъ промышленныхъ селеній (села: Славянка, Усть-Ижора, Рыбацкое). По Николаевской дорогѣ, вплоть до Колпина, за исключеніемъ береговъ рѣчки Славянки (16-я верста), не имѣется мѣстностей, привлекательныхъ для заселенія. Въ такихъ же условіяхъ находится мѣстность по С.-Петербургу-Варшавской и Царскосельской линіи. Царское Село (250 ф. надъ уровнемъ моря), благодаря почвеннымъ условіямъ и здоровой питьевой водѣ (изъ таицкихъ источниковъ), представляетъ исключительно благопріятныя условія для жизни въ теченіе всего года; сосѣдній Павловскъ—дачное мѣсто.

Берегъ Финскаго залива низкій до самаго Ораніенбаума; на этомъ протяженіи (37 верстъ) расположенъ цѣлый рядъ селеній и городовъ (Лигово, Сергіево, Стрѣльна, Старый Петергофъ и Новый Петергофъ). Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега залива тянется нагорная полоса, спускающаяся довольно круто къ морю. Отдѣльныя мѣстности этой возвышенности достигаютъ значительной высоты (Кирхгофъ и Дудергофъ 549 футъ), но совсѣмъ не приспособлены для культурныхъ потребностей городскихъ обитателей и потому слабо заселены.

Сосѣдніе съ С.-Петербургомъ города и селенія, въ раіонѣ до 50 верстъ, имѣютъ около 200.000 жителей ²⁾, которые всецѣло тяготеютъ къ сто-

¹⁾ Булонскій лѣсъ имѣетъ 647 эктаровъ, а Венсенскій 934 актара.

²⁾ По даннымъ 1910 года, въ Кронштадтѣ было 66,6 жителей, въ Царскомъ Селѣ—30,2, Гатчино—18,2, Петергофѣ—15,2, Колпинѣ—13,4, Шлиссельбургѣ—7,8, Павловскѣ—6,2 тысячъ; остальные города и селенія имѣютъ отъ 3.000 до 5.000 жителей.

лицъ и находятся отъ нея въ экономической зависимости. Въ виду дороговизны и недостатка жилыхъ помѣщеній въ городѣ, многіе петербуржцы живутъ постоянно въ окрестностныхъ пригородахъ. Условія сообщеній съ такими очень трудныя, вслѣдствіе удаленности вокзаловъ отъ центральныхъ частей и дороговизны поѣздокъ. Затѣмъ на проѣзды теряется въ среднемъ не менѣе двухъ часовъ времени въ оба конца. Въ Лондонѣ и Берлинѣ для дѣловыхъ людей такая удаленность жилища отъ мѣста работы признается неприемлемою. Городское Управление теряетъ много отъ выселенія изъ города въ окрестности плательщиковъ налоговъ и обязательныхъ сборовъ.

Движеніе
населенія.

На основаніи данныхъ Городской Управы, населеніе С.-Петербурга исчислялось въ 1910 году въ городѣ въ 1.620.000, а въ прилегающихъ пригородахъ въ 307.000 жителей. Въ 1912 году сумма этихъ цифръ превзойдетъ 2.000.000.

Послѣднія переписи населенія столицы дали нижеслѣдующіе результаты:

Г о д ы.	Въ городѣ.	Въ пригородахъ.	Всего населенія.
1881	861.303	66.713	928.016
1890	954.400	79.213	1.035.613
1897	1.130.376	134.544	1.264.920
1900	1.248.122	192.491	1.493.613
1909	1.620.000	307.000	1.927.000

Изъ этихъ данныхъ слѣдуетъ, что средній ростъ населенія въ городѣ вмѣстѣ съ пригородами составилъ въ послѣднія 30 лѣтъ около 4%, и что населеніе пригородовъ увеличивалось значительно быстрѣе населенія города.

Рождаемость населенія колебалась за послѣднія 10 лѣтъ (съ 1900 по 1909 включительно) въ предѣлахъ отъ 28,5 на 1.000 человѣкъ въ 1908 году, до 30,4 въ 1902 году. Въ теченіе означеннаго десятилѣтія наименьшее количество смертности (22 на тысячу жителей) совпадаетъ съ наибольшимъ количествомъ рождаемости (1902 годъ) — и наибольшее количество смертности (28,6 на тысячу жителей) съ 1908 годомъ наименьшаго количества рождаемости. Смертность населенія города С.-Петербурга значительно выше смертности въ другихъ столицахъ Европы: въ Лондонѣ, Вѣнѣ и Парижѣ на 1.000 жителей приходится 19 умершихъ, въ Стокгольмѣ — 18, въ Копенгагенѣ — 16,8 и въ Берлинѣ — 16,3.

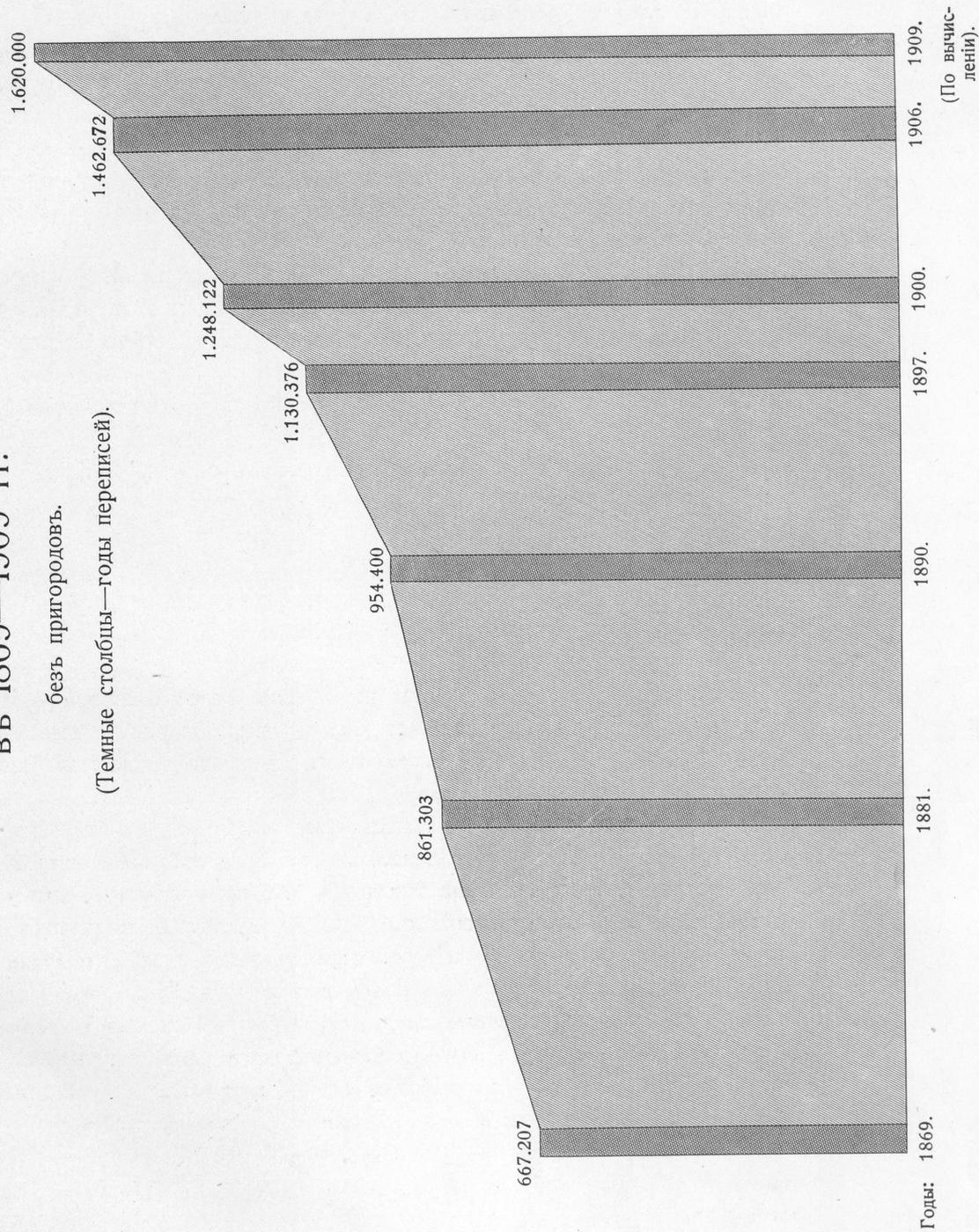
Смертность жителей по участкамъ города колеблется отъ 10,9 на тысячу (1 участокъ Адмиралтейской части) и 43 (4 участокъ Нарвской части).

Численность населения г. С.-Петербурга

въ 1869—1909 гг.

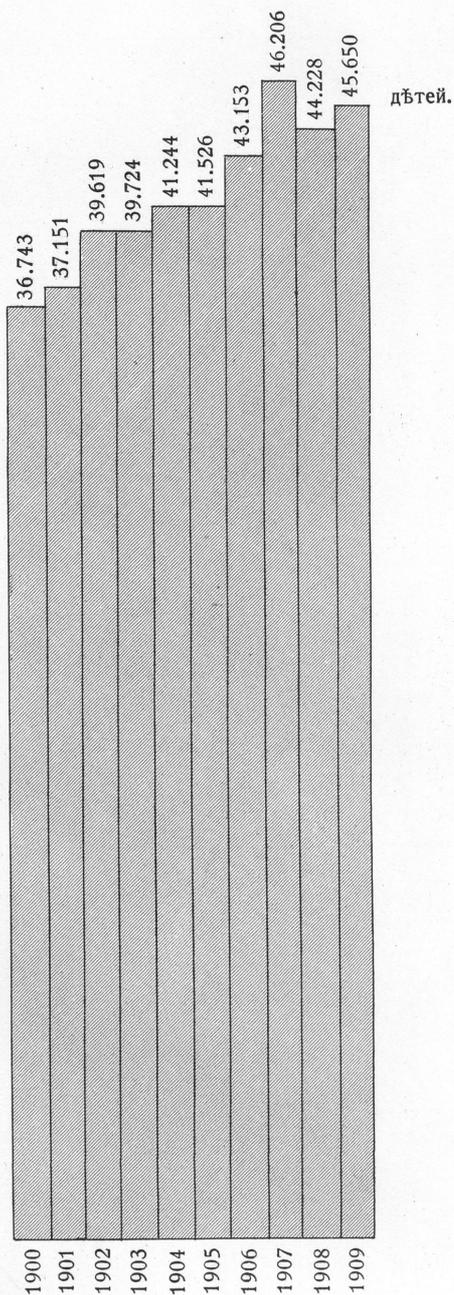
безъ пригородовъ.

(Темные столбцы—годы переписей).

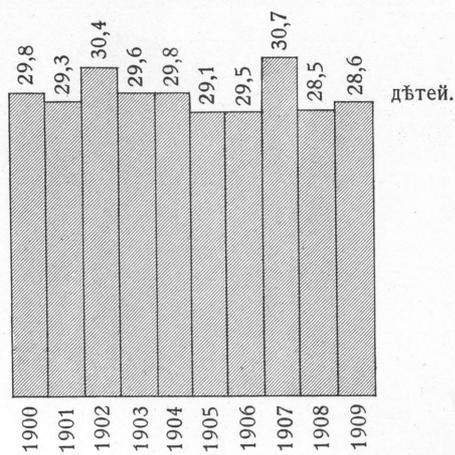


Рождаемость населения С.-Петербурга въ 1900—1909 гг.

Общее число родившихся:

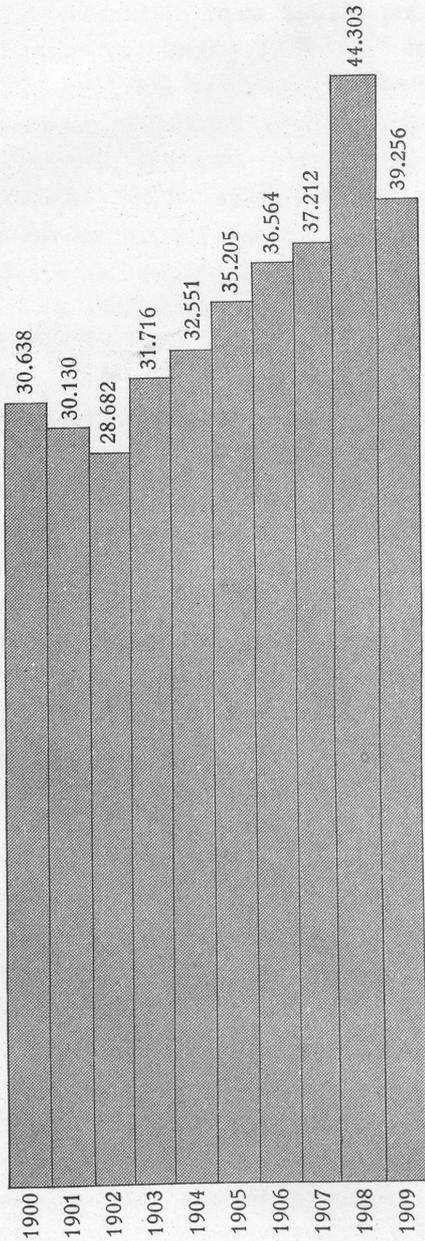


На каждую 1000 жителей
приходится родившихся:

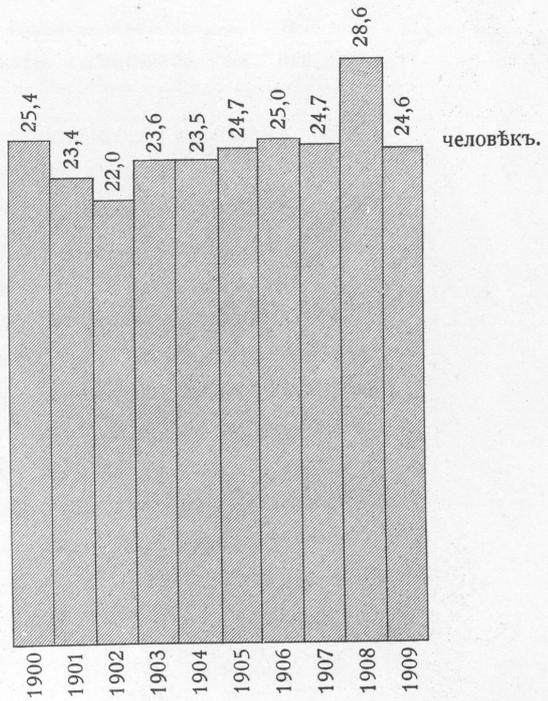


Смертность населения С.-Петербурга въ 1900—1909 гг.

Общее число умершихъ:



На каждую 1000 жителей
приходилось умершихъ:



Высокая смертность въ С.-Петербургѣ обусловливается отчасти возрастнымъ составомъ населенія, среди котораго дѣти, отличающіяся повсюду большою смертностью, представляютъ значительный процентъ,—отчасти зависитъ отъ санитарныхъ условій города, отчасти, наконецъ, на количество смертей влѣяетъ ежегодный приливъ пришлаго населенія, наиболѣе страдающаго отъ неблагоприятныхъ климатическихъ и санитарныхъ условій столицы.

За послѣдніе годы замѣчается нѣкоторое пониженіе рождаемости; за пятилѣтіе съ 1900—1905 г.г. средняя цифра рождаемости составляла 29,8‰ на 1.000 человекъ населенія; въ періодъ съ 1905 по 1910 годъ означенное процентное отношеніе понизилось до 29,2‰.

Черезъ четверть вѣка число жителей С.-Петербурга, несомнѣнно, достигнетъ трехъ миліоновъ; представляется, въ виду сего, дѣломъ неотложнымъ принятіе мѣръ планомѣрнаго расселенія новыхъ гражданъ на свободныхъ пространствахъ городскихъ и пригородныхъ земель.

При обсужденіи вопросовъ, касающихся развитія городовъ, нерѣдко Распланирова- выражаются мнѣнія, что заселеніе новыхъ площадей происходитъ стихійно, что города инстинктивно тянутся въ Европѣ на западъ, а въ ніе столицы. Америкѣ на востокъ. Ходячія эти истины не имѣютъ подъ собою реальныхъ основаній. Люди будутъ селиться на тѣхъ площадяхъ, которыя приуготовлены для нихъ и представляютъ наиболѣе удобныя, дешевыя и пріятныя условія жизни. Оздоровите мѣстность, устройте улицу съ широкими тротуарами, освѣщеніе, канализацію, водоснабженіе, площади и сады,—и новые домовладѣльцы и квартиранты заплатятъ за все съ благодарностью, и хорошо заплатятъ.

Цѣлесообразное планированіе новыхъ городскихъ участковъ, подготавливаемыхъ для заселенія, требуетъ не только знаній и опыта въ области городостроенія, но и таланта, ибо одинъ изъ элементовъ устройенія городовъ—красота—создается художниками. Необходимо при этомъ имѣть въ виду, что отдѣльные участки будутъ всегда заселяться горожанами, подходящими другъ къ другу по однородности занятій и размѣрамъ достатка; разрѣшеніе подобныхъ вопросовъ всецѣло зависитъ отъ познанія матеріальныхъ условій жизни разныхъ классовъ городского населенія и положенія центра по отношенію къ заселяемымъ окраинамъ.

Центръ С.-Петербурга находится на лѣвомъ берегу Невы и создавался исторически. Петръ Великій имѣлъ первоначально въ виду построить столицу на правомъ ея берегу, на Петербургской сторонѣ. Васильевскій островъ, перерѣзанный каналами по направленію теперешнихъ линій, предназначался для торговыхъ цѣлей.

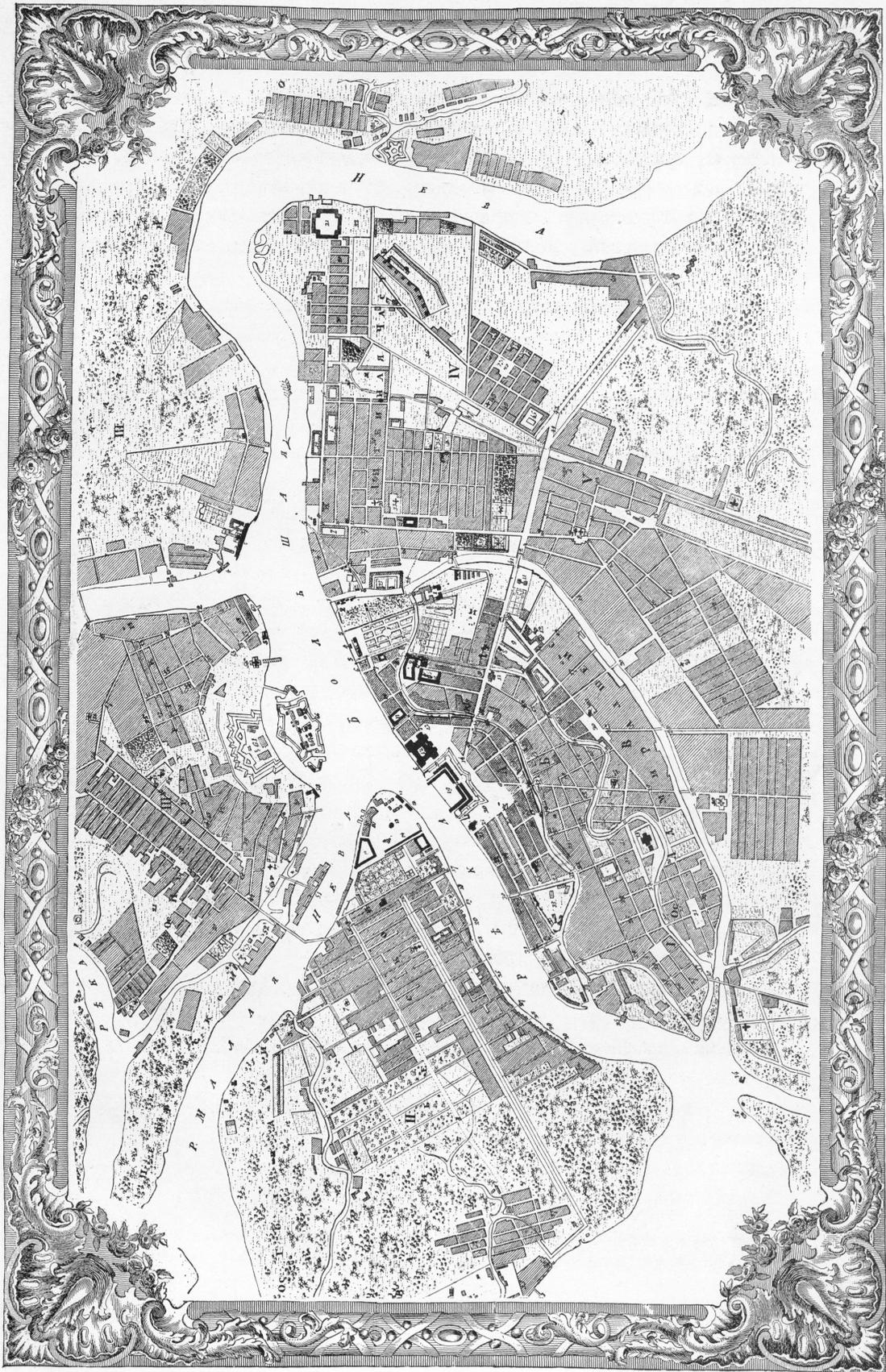
Вскорѣ послѣ закладки столицы Императоръ убѣдился въ затрудненіяхъ и неудобствахъ сношеній съ лѣвымъ берегомъ, отъ котораго шли пути во всѣ концы его царства. О возможности постройки моста черезъ Неву въ то время не могло быть рѣчи. Вслѣдъ за Лѣтнимъ дворцомъ (у истока Мойки изъ Фонтанки) построенъ былъ Зимній дворецъ, Адмиралтейство, Сенатъ, Синодъ и нѣсколько церквей на лѣвомъ берегу Невы и по обоимъ берегамъ Фонтанки.

Отъ Адмиралтейства по двумъ „перспективнымъ дорогамъ“ Невской и Вознесенской, являющимися и понынѣ важными артеріями столицы, городъ распространялся и приближался къ дугѣ, образуемой Фонтанкою. Впослѣдствіи, въ тридцатыхъ годахъ XVIII вѣка, къ этимъ двумъ радіальнымъ улицамъ приобщена третья, Адмиралтейская, переименованная въ Гороховую улицу ¹⁾. На пространствѣ между Невой и Фонтанкою (бывшая Адмиралтейская часть ²⁾, возникли въ теченіе двухъ столѣтій зданія главныхъ административныхъ и просвѣтительныхъ учреждений, храмы, дворцы, музеи, театры и памятники во второй половинѣ XVIII вѣка. Сосредоточилась здѣсь и торговля столицы, и вся означенная площадь, сравнительно небольшая (около пяти квадр. верстъ), получила и удерживаетъ за собою всѣ прерогативы, присвоенные столичнымъ центрамъ. Вслѣдствіе заселенія городскихъ площадей за Фонтанкою и на правомъ берегу Невы, особенно въ частяхъ Петербургской, Выборгской и Александро - Невской — географически бывшая Адмиралтейская часть стала *внѣцентричною*. Обстоятельство это имѣетъ очень большое значеніе для рѣшенія вопроса о цѣлесообразномъ устройствѣ сообщеній центральныхъ частей С.-Петербурга съ окраинами и пригородами. Задача эта осложняется тѣмъ, что около 20% площади столицы занято водными пространствами, что протяженіе рѣкъ и каналовъ въ ея предѣлахъ равняется 135-ти верстамъ (въ Парижѣ 14 вер.), и что мостовъ въ Петербургѣ очень мало (въ 6,25 меньше, чѣмъ въ Парижѣ).

Широкою глубоководною Большою Невой С.-Петербургъ фактически раздѣленъ на двѣ половины и, казалось бы, что проѣзжія части постоянныхъ черезъ эту рѣку мостовъ, по которымъ направляется все движеніе населенія двухъ его противоположныхъ береговъ, должны быть продолжены широкими улицами магистральнаго типа, проникающими въ глубь города на возможно большемъ протяженіи. Этому основному условію правильнаго расположенія, отвѣчаетъ лишь Александровскій мостъ; сѣздъ на лѣвый берегъ съ Троицкаго моста точно прегражденъ

¹⁾ По фамилии купца Горохова, владѣвшаго по этой улицѣ домами и угодьями.

²⁾ Въ настоящее время пространство это занято четырьмя частями: Адмиралтейской, Казанской, Спасской и Коломенской.



Планъ С.-Петербурга около 1762 года.

Царицынымъ лугомъ, а проѣздъ съ Николаевского моста въ центральныя части столицы и къ вокзаламъ направляется отъ Благовѣщенской площади кружнымъ путемъ. Приходится констатировать печальный фактъ, что послѣ многолѣтнихъ споровъ относительно выбора мѣста для Охтенскаго моста, выѣздъ съ такового на лѣвый берегъ сворачиваетъ и разсѣивается по улицамъ второстепеннаго значенія. Въ лучшихъ условіяхъ можетъ быть устроенъ проѣздъ съ новаго Дворцоваго моста подъ арку Главнаго Штаба, если будетъ уничтоженъ тщедушный рядъ деревьевъ вдоль Адмиралтейства.

Хотя застройка центральныхъ частей столицы совершалась во всѣ царствованія по опредѣленнымъ планамъ, но многія улицы носятъ, тѣмъ не менѣе, случайный характеръ. Огромные замкнутые кварталы казенныхъ учрежденій препятствуютъ устройству новыхъ улицъ, въ которыхъ ощущается настоятельная надобность. На памяти нашего поколѣнія, за исключеніемъ Адмиралтейской набережной и Алексѣевской улицы, никакихъ серьезныхъ преобразованій въ центральныхъ частяхъ С.-Петербурга сдѣлано не было.

Вопросъ жилищный самый острый и больной въ жизни Петербурга. Въ виду неблагоприятныхъ климатическихъ условій, постройка домовъ обходится дорого. Недвижимыя имущества столицы сильно обложены, неся всѣ тягости городскихъ расходовъ (казенныя зданія не платятъ городскихъ налоговъ); цѣны на квартиры стоятъ несоразмѣрно высокія сравнительно съ цѣнами другихъ европейскихъ столицъ и тяжело ложатся на бюджетъ обывателей. Въ центральныхъ частяхъ въ старыхъ домахъ даже за высокую плату нельзя получить квартиру, отвѣчающую примитивнымъ условіямъ гигиены и комфорта въ культурномъ значеніи этихъ понятій. Расходы по найму помѣщеній петербуржца средняго достатка увеличиваются еще и тѣмъ, что въ лѣтніе мѣсяцы, вслѣдствіе недостатка въ городѣ садовъ и парковъ, необходимо нанимать дачи.

Жилищный
вопросъ.

Санитарныя условія жилищъ бѣднаго класса прямо-таки невозможны; въ С.-Петербургѣ имѣется свыше 8.000 жилыхъ помѣщеній въ подвалахъ, заливаемыхъ водою во время наводненій; живетъ въ нихъ болѣе 65.000 людей.

Въ книгѣ А. Н. Никитина „Задачи Петербурга“ жилищамъ рабочихъ посвящена отдѣльная глава, рисующая ужасныя бытовыя картины. Два семейства нерѣдко помѣщаются въ одной комнатѣ¹⁾; одну кровать занимаютъ, въ большемъ количествѣ случаевъ, двое рабочихъ. Такія

¹⁾ Въ Берлинѣ въ настоящее время ведется шумная агитація, предводительствуемая профессорами университета, по поводу того, что семь рабочихъ въ пять душъ вынуждены жить въ одной комнатѣ.

антигигієніческія условія не допускаются правительственной заводской инспекціей въ помѣщеніяхъ, устраиваемыхъ въ рабочихъ поселкахъ за счетъ промышленныхъ предпріятій.

Средняя петербургская квартира состоитъ изъ 4¹/₂ комнатъ, изъ коихъ 3 чистыхъ. Стоимость найма весьма разнообразна. Болѣзненность и смертность населенія въ С.-Петербургѣ находится въ непосредственной зависимости отъ цѣны, а слѣдовательно, и другихъ качествъ квартирныхъ помѣщеній, и, по даннымъ предпоследней переписи, выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

ГРУППЫ УЧАСТКОВЪ.	Квартирная плата на 1-го жителя въ рубляхъ.	Въ среднемъ въ рубляхъ.	Умираетъ на 10.000 жителей.				
			ВСЕГО.	Въ томъ числѣ:			
				Отъ чахотки.	Отъ болѣзней питанія.	Отъ болѣз- ней пише- варенія.	Отъ тифа.
I	болѣе 100	133,80	140	25,00	12,70	16,40	2,2
II	70 — 100	89,90	170	29,80	19,20	18,80	3,2
III	50 — 70	61,20	200	37,10	20,40	24,00	3,9
IV	40 — 50	43,70	233	42,80	28,20	30,00	4,5
V	30 — 40	36,50	277	49,10	35,70	39,00	5,1
VI	25 — 30	27,80	294	50,40	37,00	43,00	7,0
VII	менѣе 16	16,80	303	45,70	38,00	52,50	6,0
Въ среднемъ		54	240	41,00	27,70	31,70	5,5

Данныя послѣдней переписи 1909 года пока не подвергнуты переработкѣ, но предыдущія двѣ переписи указываютъ, что на каждую жилую комнату въ городѣ, включая кухни и прихожія, приходится: по переписи 1890 г. 1,6 человѣкъ, а по переписи 1900 г. — 1,9 человѣкъ; безъ кухонъ и прихожихъ по переписи 1890 г. было 2,3 человѣка, а по переписи 1900 г. — 2,4 человѣка.

Средняя цѣна одной комнаты, включая кухни и прихожія, была по переписи 1890 года 78 руб., по переписи 1900 года — 116 руб.; тѣ же данныя, безъ кухонъ и прихожихъ, были въ 1890 году 114 руб., въ 1900 г. — 145 рублей. Въ виду увеличенія спроса на квартиры, домовладѣльцы очень мало озабочены устройствомъ комфорта, сдаваемыхъ въ наемъ, помѣщеній. Свѣдѣнія, которыя сообщитъ перепись 1909 года въ отношеніи жилищныхъ условій населенія, будутъ еще безотраднѣе.

Стоимость найма одной комнаты приближается въ настоящее время къ 200 руб. въ годъ; для квартиры средняго размѣра (4¹/₂ комнаты)

годовая плата опредѣляется почти въ 900 рублей. Цѣна огромная даже для семьи съ доходомъ отъ 2.500 до 3.000 р. въ годъ. Такихъ высокихъ квартирныхъ цѣнъ въ другихъ европейскихъ столицахъ не существуетъ, и неумѣніе нашего средняго класса устраиваться въ самомъ важномъ для нихъ вопросѣ, — обеспеченіи подходящаго по средствамъ жилища, — доказываетъ отсутствіе единенія и самодѣтельности обывателей въ дѣлѣ защиты своихъ жизненныхъ интересовъ.

Недугъ, уносящій наибольшее количество жертвъ въ С.-Петербургѣ— чахотка, развивающаяся на почвѣ неудовлетворительныхъ условий жизни; рахитическое состояніе подрастающихъ поколѣній поддерживается сыростью и негигиеничностью жилищныхъ помѣшеній и дворовъ съ выгребными ямами, издающими зловонія, а также недостаткомъ свободныхъ въ городѣ запасовъ чистаго воздуха въ свободныхъ пространствахъ садовъ и парковъ, которыми въ столицѣ мало пользуются дѣти бѣдныхъ и обезпеченныхъ родителей.

Приведенныя данныя, касающіяся болѣзненности и смертности населенія С.-Петербурга, свидѣтельствуютъ, что санитарное состояніе столицы неблагополучно. Послѣ пережитыхъ холерныхъ эпидемій 1908 и 1909 г.г. Городское наше Управленіе и Правительственныя учрежденія приступили къ составленію проектовъ улучшенія водоснабженія и устройства канализации. Осуществленіе этого огромнаго дѣла можно считать обезпеченнымъ, хотя работы по устройству канализации протянутся долгіе годы; при этомъ улицы будутъ разрыты, затормозится по нимъ движеніе, а при рыхлой почвѣ, пропитанной нечистотами отъ деревянныхъ сточныхъ трубъ, разрытыя ямы явятся распространителями заразныхъ болѣзней. Исполненіе канализационныхъ работъ можетъ быть, въ извѣстныхъ случаяхъ, облегчено и ускоренно, если главныя сточныя трубы будутъ устроены по новымъ улицамъ, проложеннымъ параллельно существующимъ. Для артерій, съ такимъ интенсивнымъ движеніемъ, какъ Невскій или Каменноостровскій проспекты, сдѣлать это необходимо. Изложенныя соображенія приводятъ къ слѣдующему заключенію: *проекты канализации С.-Петербурга надлежитъ разрабатывать, руководствуясь желательными и возможными преобразованіями отдѣльныхъ частей города.*

Необходимо замѣтить, что въ виду расчлененности городской территоріи Невою и ея притоками—представляется цѣлесообразнымъ осуществлять канализационныя работы отдѣльно для каждой обособленной части столицы.

Водоснабженіе и канализация далеко не исчерпываютъ собою задачи общественнаго управленія въ отношеніи оздоровленія столицы.

Мѣры
оздоровленія
столицы.

Необходимо создать условия, при которых обитателям нездоровых квартир, в густо заселенных частях С.-Петербурга, выгодно будет селиться на окраинах в новых домах, приспособленных к современным требованиям гигиены и комфорта. Подобная эволюция совершалась последовательно во всех больших европейских городах и содействовала к переустройству старых центральных кварталов, превращая таковые в центры торговые.

— Вслед за улучшением водоснабжения, *разселение* центральных частей должно явиться самым могучим фактором оздоровления С.-Петербурга. Незастроенные земельные участки западных районов столицы недостаточны для широкого его развития. Город может распространиться только по направлению к восточным его границам, вверх по течению Невы на незатопляемых местностях, имеющих лучшие, чем в низовьях реки, почвенные условия. Левый берег Невы, часть Александроневская и пригороды Шлиссельбургской и Петергофской останутся в пользовании железных дорог, заводов, фабрик и торговых складов, так как подвоз к ним материалов и товаров удобен и дешев. По соседству с ними будут возникать жилые помещения торгового и рабочего класса.

Огромные пространства правого берега Невы постепенно возвышаются до 70 футов над ее уровнем и представляют собой наиболее удобные местности для устройства новых жилых кварталов столицы. На свободных пространствах Выборгской стороны, Полюстровского и Лесного участка и даже к северу к станции Удельной и к Озеркам, занимающим около 60 кв. верст¹⁾, возможно прекрасно устроить жизнь более полумиллиона жителей в новых кварталах с широкими улицами, бульварами, площадями и садами. Означенные местности будут заселяться петербуржцами, и заселяться неудержимо, если эти окраины будут соединяться с центральными частями города удобными и дешевыми путями сообщения.

Чрезвычайно сложным делом представляется перенесение промышленных предприятий за пределы городской черты. Независимо от прекращения порчи воздуха и воды, этим мероприятием должен быть разрешен жилищный вопрос для рабочих.

Кроме этих главных задач, имеется целый ряд дел, которые должны быть поставлены на очередь, с целью установления более гигиенических условий существования обитателей С.-Петербурга, а именно:

¹⁾ Площадь Полюстровского участка 18 кв. верст, Лесного (без Старой и Новой деревни) — около 35 кв. верст, Выборгская сторона, мало заселенная, имеет 14,3 кв. версты.

устройство городских парковъ, центрального и мѣстныхъ рынковъ, устройство отводовъ для нечистотъ (до открытія дѣйствія канализаціи), мусоро-сжигательныхъ печей, болѣе совершенной очистки улицъ и площадей, перенесеніе за предѣлы города больницъ, казармъ, устройство жилищъ для бѣднаго населенія и другія мѣропріятія подобнаго порядка.

Вокзалы — ворота современныхъ городовъ; пассажирскіе вокзалы главныхъ желѣзнодорожныхъ линій (Николаевской, Варшавской, Балтійской и Витебской), соединяющихъ столицу съ Имперіею, находятся на лѣвомъ берегу Невы и очень удалены не только отъ зарѣчныхъ, но и отъ центральныхъ частей города.

Желѣзно-
дорожные
вокзалы.

Николаевскій вокзалъ расположенъ великолѣпно на площади, прорѣзанной главною артеріею города. Вокзалъ этотъ подлежитъ перестройкѣ съ расширеніемъ Знаменской площади.

Вокзалъ Царскосельскій перестроенъ; главнымъ путемъ сообщенія этого вокзала съ центромъ города служитъ Гороховая улица, недостаточно широкая между Фонтанкою и Мойкою для прокладки двойной линіи трамваевъ.

Самое неудобное положеніе въ отношеніи какъ проѣзда, такъ и отдаленности, занимаютъ два сосѣднихъ вокзала—Варшавской и Балтійской дороги. Между тѣмъ, на этихъ двухъ вокзалахъ, находящихся въ завѣдываніи одного общаго Управленія Сѣверо-Западныхъ ж. д., обращается наибольшее количество пассажировъ, превосходящее въ три раза число отъѣзжающихъ и прибывающихъ на вокзалъ Царскосельскомъ.

По даннымъ Министерства Путей Сообщенія, въ виду роста движенія по линіямъ Сѣверо-Западнымъ ¹⁾, въ 1915 году оборотъ пассажировъ на обоихъ вокзалахъ этихъ линій будетъ болѣе, чѣмъ въ три раза превосходить оборотъ пассажировъ на вокзалъ Николаевской дороги.

Вокзалъ Финляндской ж. д. расположился наилучшимъ по мѣстнымъ условіямъ образомъ у Александровскаго моста. Оборотъ пригороднаго въ немъ движенія достигаетъ почти пяти мил. пассажировъ. Невозможно далеко отъ центра находятся вокзалы Приморской и Ириновской ж. д., вдоль линій которыхъ развивается дачная и промышленная жизнь.

Изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что вокзалы Сѣверо-Западныхъ ж. д. имѣютъ для столицы первенствующее значеніе въ отношеніи обслужи-

¹⁾ Въ 1908 году оборотъ пассажировъ на Петербургскихъ вокзалахъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Николаевскій вокзалъ	2.473 тыс.	Финляндскій	4.765 тыс.
Сѣверо-Западныхъ ж. д.	8.436 „	Приморскій	2.069 „
М.-Винд.-Рыб. ж. д.	2.185 „	Ириновскій	714 „

ванія желѣзнодорожнаго пассажирскаго ея движенія; между тѣмъ, вокзалы эти, находящіяся на крайнемъ юго-западѣ городской территории, отстоятъ отъ сѣверной части Васильевскаго острова и С.-Петербургской стороны на разстояніи болѣе шести и семи верстъ, и единственнымъ къ нимъ проѣздомъ изъ центральныхъ кварталовъ является Вознесенскій проспектъ, на которомъ, какъ и на Гороховой улицѣ, едва ли можетъ быть разрѣшена прокладка двухъ паръ трамвайныхъ путей. За исключеніемъ вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., главные вокзалы столицы, построенные почти полвѣка тому назадъ, не соотвѣтствуютъ по своимъ размѣрамъ и распланированію современнымъ требованіямъ техники перемѣщеній. Населеніе большихъ городовъ Европы и Америки и другихъ цивилизованныхъ странъ остальныхъ частей свѣта не мирилось бы въ теченіе десятилѣтій съ тѣми неудобствами и дороговизною проѣздовъ, которые создаютъ для массы публики удаленность и неустройства означенныхъ вокзаловъ. Крайняя тѣснота помѣщеній, несоотвѣтственное расположение билетныхъ и багажныхъ кассъ, уборныхъ, буфетовъ, большія разстоянія, почти пробѣги, которые приходится дѣлать пассажирамъ, чтобы достигнуть поѣзда, — таковы положенія, при которыхъ петербуржцамъ и гостямъ, навѣщающимъ столицу, приходится пользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ.

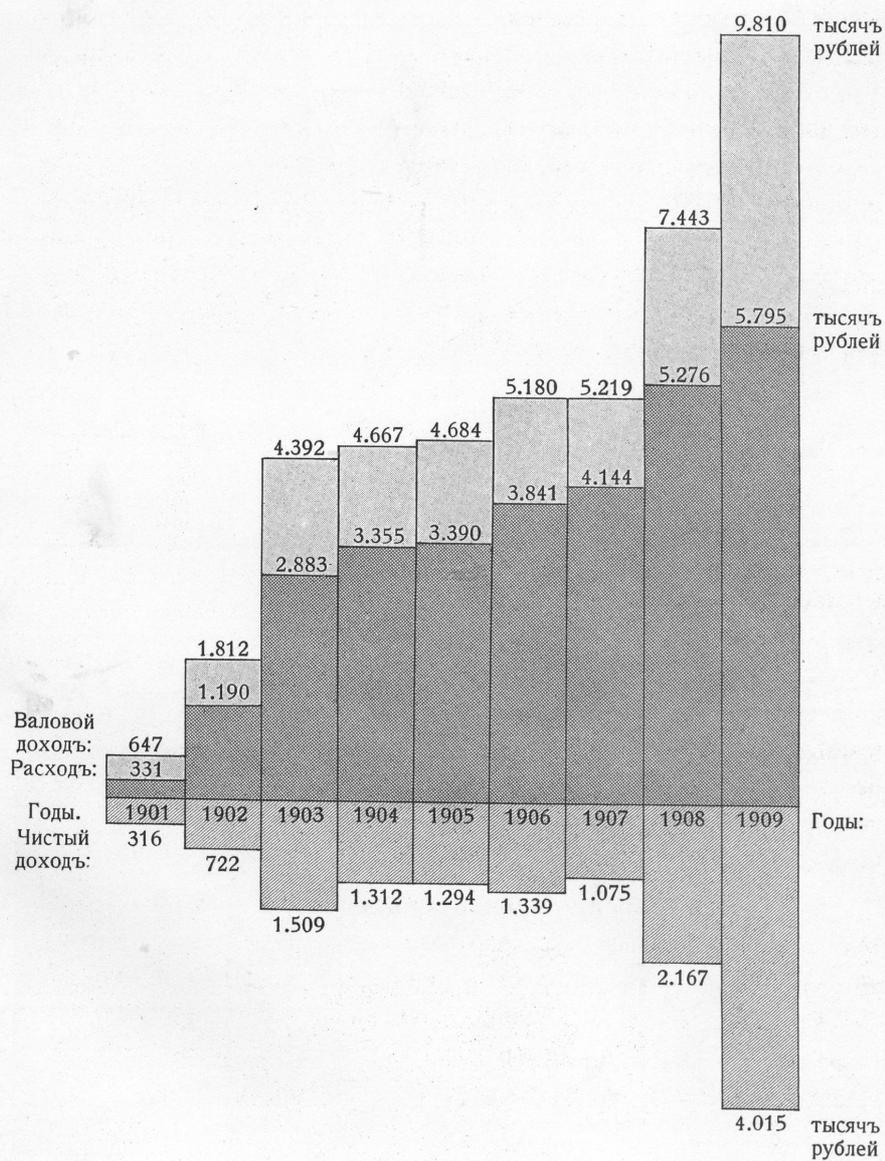
Новые желѣзные пути въ окрестностяхъ С.-Петербурга.

Въ текущемъ году должно быть приступлено къ постройкѣ двухъ линій, имѣющихъ большое значеніе для развитія пригородной и дачной жизни въ ближайшихъ окрестностяхъ столицы, а именно:

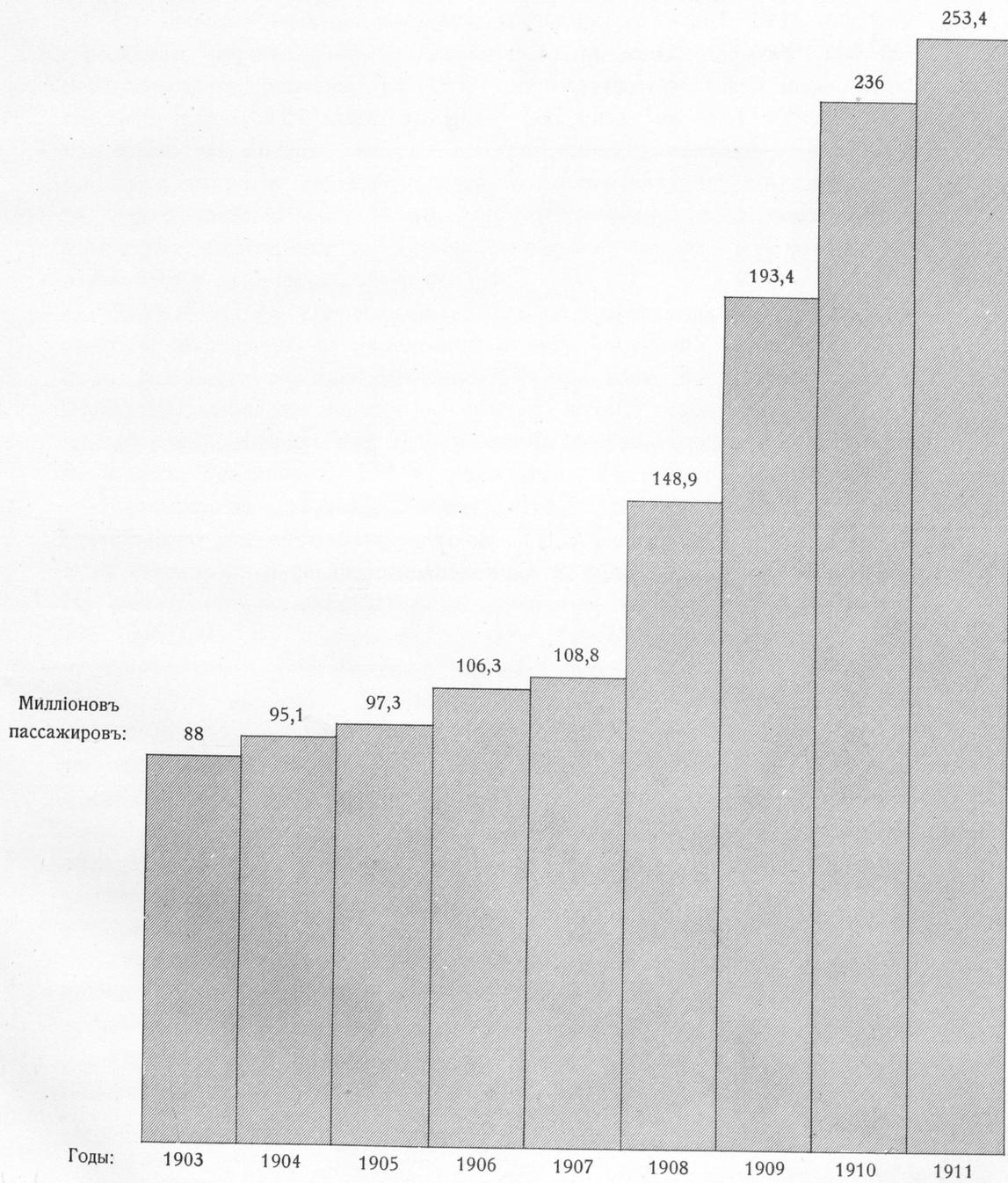
а) электрической линіи отъ Нарвскихъ воротъ, вдоль южнаго берега Финскаго залива до Ораніенбаума (40 верстъ)—и далѣе, до мѣстности, извѣстной подъ названіемъ Красной Горки (около 15 верстъ). Учрежденное для постройки и эксплуатаціи этой линіи Общество добивается разрѣшенія пропускать принадлежащіе ему вагоны по городской трамвайной сѣти. Городское самоуправленіе пока не соглашается съ предложеніями Правленія Общества, несмотря на неудобство пересадки у Нарвскихъ воротъ; Общество Ораніенбаумской электрической дороги рассчитываетъ отвлечь большое количество пассажировъ отъ Петергофской линіи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

б) Паровой линіи нормальной колеи отъ соединительной вѣтви съ Имперскими дорогами до южной границы Финляндіи (станція Рассули), протяженіемъ около 60 верстъ. Линія эта проходитъ по мѣстностямъ высокимъ, здоровымъ и очень живописнымъ. Пассажирскую станцію проектированной линіи предполагается расположить на правомъ берегу Невы вблизи Охтенскаго моста.

Городскія желѣзныя дороги.
 Валовой доходъ, расходъ и чистый доходъ
 въ 1901—1909 гг.
 (въ тысячахъ рублей).



Число пассажировъ, проѣхавшихъ по
Городскимъ желѣзнымъ дорогамъ
въ 1903—1911 гг.



Трамвай — излюбленный способ передвижения петербуржцев и Подвижность населения. работает прекрасно.

Длина главных линий трамвая была в 1911 году около 52 верст двойного пути; общее протяжение одиночных путей трамвая было в 123,5 версты. Городских дорог с конною тягою было 77,18 версты, и 9,75 версты с паровую тягою.

Со времени введения электрической тяги в концѣ 1907 года на городских путяхъ ростъ пассажирскаго по нимъ движения принялъ необыкновенные размѣры: в 1908 году перевезено 148,9 милл. лицъ, в 1909 году — 193,4 милл., в 1910 — 230 милл., в 1911 — 253,4 милл., изъ коихъ по линиямъ электрическаго трамвая 222 миллиона.

Судя по росту движения предшествующихъ лѣтъ, в текущемъ году на версту главнаго пути трамвая придется около 5 милл. пассажировъ, количество неслыханное в другихъ городахъ, указывающее на крайнее переполнение вагоновъ.

Каждый житель столицы совершаетъ по трамваю около 130 поѣздокъ в годъ; в Берлинѣ по городскимъ путямъ в уровнѣ улицъ в 1910 г. было совершено каждымъ жителемъ 148 поѣздокъ, в Парижѣ немного болѣе 100 поѣздокъ; но оба эти города, кромѣ городскихъ дорогъ в уровнѣ улицъ, имѣютъ еще метрополитены, увеличивающіе число поѣздокъ на каждаго берлинца до 250 и парижанина — 260 поѣздокъ в годъ.

Пригородное движеніе петербургскаго узла желѣзныхъ дорогъ, сравнительно съ городскими путями, не составляетъ и 10% трамвайныхъ перевозокъ и не превосходитъ пока 22 милл. пассажировъ в годъ. На одного жителя нашей столицы приходится в среднемъ всего около 136 поѣздокъ по желѣзнымъ путямъ общаго пользованія городскимъ и пригороднымъ. Необходимо, однако, принять во вниманіе, что свыше 50% населенія С.-Петербурга и его пригородовъ составляетъ рабочій классъ, неподвижный по условіямъ своихъ занятій, живущій в мѣстностяхъ, слабо обслуженныхъ средствами перемѣщенія, почему сумма поѣздокъ по городскимъ путямъ и желѣзнымъ дорогамъ должна быть распределена приблизительно на половинное число городскихъ обывателей; при такихъ условіяхъ на одного петербуржца средняго класса приходится поѣздокъ не менѣе, чѣмъ на одного обывателя Берлина и Парижа.

Расходы петербургскаго населенія по передвиженіямъ в предѣлахъ столицы и ближайшихъ пригородовъ, соединенныхъ желѣзнодорожными путями, за 1911 годъ опредѣляются примѣрно в слѣдующихъ цифрахъ:

Городскія желѣзныя дороги дали валового сбора 12.624.000 рублей. Извозчиковъ легковыхъ было 13.907, выручки которыхъ были не менѣе

21.000.000 рублей. Число пассажиров по пригородному движению составило 22 милл., средняя проездная плата по желѣзной дорогѣ была 27 коп., а вмѣстѣ съ расходами на извозчиковъ въ мѣстахъ прибытія около 47 коп., т. е. расходы этой категоріи составили 10.300.000 рублей.

Таксомоторовъ было 403 штуки, валовая выручка которыхъ превысила 2 милл. рублей; частныхъ автомобилей 1.314, содержаніе коихъ обошлось ихъ владѣльцамъ болѣе 4-хъ милл. рублей. Прибавляя къ перечисленнымъ суммамъ выручки паровозныхъ обществъ, расходы по содержанію казенныхъ автомобилей (417 штукъ) и собственныхъ экипажей, — общій расходъ жителей С.-Петербурга на перемѣщенія составилъ въ истекшемъ году, приблизительно, 55 милл. рублей, или въ среднемъ 27,50 рубля на каждого жителя. Расходъ этотъ распредѣляется неравномѣрно по классамъ населенія; 50% населенія (рабочій людъ) едва ли тратитъ болѣе 7,5 рублей въ годъ на поездки каждого члена семьи. Семьи среднего достатка тратятъ на перемѣщенія не менѣе 240 рублей въ годъ, вслѣдствіе необходимости пользоваться извозчиками.

Въ большихъ городахъ Западной Европы наемъ экипажа или мотора — роскошь, которую себѣ разрѣшаютъ люди среднего достатка лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Нормальное среднее количество поѣздокъ въ трамваяхъ въ Германіи опредѣляется 300 въ годъ, что составитъ на 1 жителя, при проездной платѣ отъ 6—7 коп., не болѣе 20-ти рублей. Увеличеніе пользованія трамваями, особенно съ расширеніемъ сѣти, должно уменьшить расходы петербургскихъ обывателей на передвиженія, вслѣдствіе чего усилится коэффициентъ подвижности населенія. Число извозчиковъ сократится; явленіе это отмѣчается въ послѣдніе годы; такъ, въ 1909 году Городскою Управою выдано легковыхъ извозныхъ знаковъ 16.592, въ истекшемъ году менѣе — 14.000. Число моторовъ должно ежегодно увеличиваться.

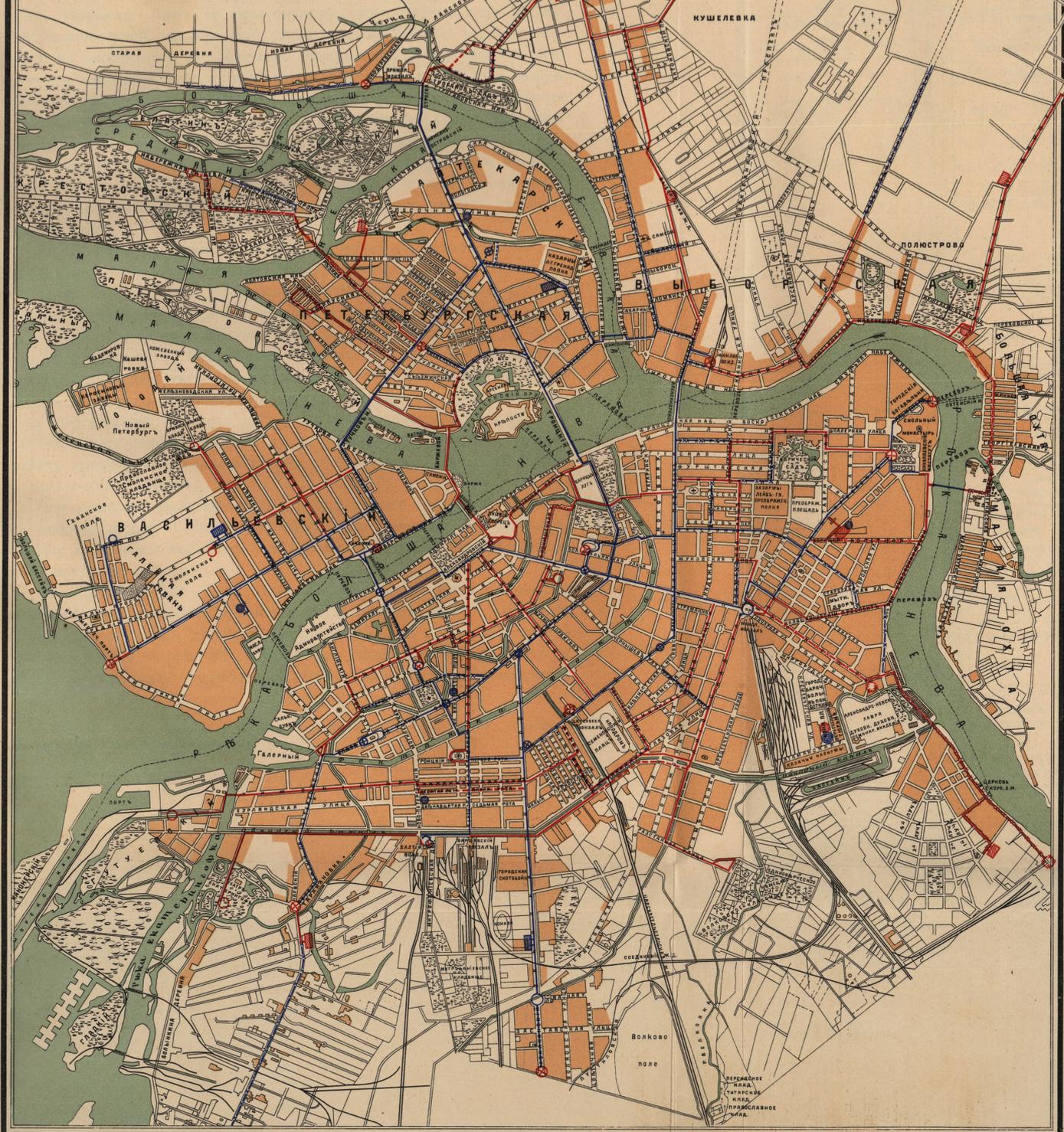
Линіи трам-
ваевъ второй
очереди.

Недостатокъ и дороговизна средствъ сообщенія въ С.-Петербургѣ требуетъ, въ первую очередь, развитія трамвайной сѣти. Казалось бы, что матеріальный успѣхъ существующихъ линій долженъ бы побудить наше городское Управленіе приступить безъ замедленій къ этому дѣлу; между тѣмъ вопросъ о сооруженіи трамваевъ 2-ой очереди все еще находится въ періодъ подготовительныхъ работъ.

Намѣченная схема трамваевъ протяженіемъ около 80 верстъ двойныхъ путей предусматриваетъ распространеніе линій преимущественно въ мѣстностяхъ менѣе заселенныхъ, на правомъ берегу Невы и на лѣвомъ берегу Фонтанки. Цѣлесообразная эксплуатація обѣихъ группъ этихъ путей и обслуживаніе ими обширныхъ участковъ Выборгской стороны и Рождественской части можетъ быть достигнута лишь при условіи постройки

ПЛАНЪ
ГОРОДА ПЕТЕРБУРГА,
СЪ ПОКАЗАНИЕМЪ ЛИНИИ ТРАМВАЯ
1-й и 2-й ОЧЕРЕДИ.

Масштабъ
около 300 200 100 0 100 м.



ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- | | | | | | |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| ● Сущест. трансформатор. подстанция. | ■ Сущестующий трамвай. паркъ. | — Проектируемые пути II очереди гор. ж. д., утвержденные Гор. Думой. | --- Варианты, предлагаемые Трамв. Комисс. | ⊗ Уничтожаемые пути конной и паровой тяги. | ⊗ Дополнительное развитие узловъ I очереди въ связи съ постройкой II очереди. |
| ⊙ Проектир. трансформатор. подстанция. | ▨ Проектируемый трамвай. паркъ. | — Части линий II очереди, утвержд. Гор. Д. и предлага. къ замятн. вариантами Тр. Ком. | — Новая линия II очереди, предлагаемая Трамв. Комисс. | ⊗ Развитие узловъ I очереди, утвержд. Гор. Думой. (Кредитъ 249 тыс. руб.). | ⊗ Развитие узловъ II очереди. |
| ⊙ Центральная электрич. станция. | — Сущестующие пути I очереди гор. ж. д. | | | | |

№ 910812, 2. 1910/1911
отъ 20. 10. 1910 г.

новаго моста черезъ Большую Неву; на такое предпріятіе у составителей проекта новой трамвайной сѣти рѣшимости не хватило.

Въ центральныхъ частяхъ, между Фонтанкою и Б. Невою, нѣкоторыя изъ намѣченныхъ Трамвайной Комиссіей линій Правительствомъ не разрѣшены (по Милліонной и Гороховой); такимъ образомъ, общій планъ работъ нарушенъ. Линія по Вознесенскому проспекту, въ виду небольшой, сравнительной, ширины этой улицы и очень бойкаго движенія экипажей по направленію къ вокзаламъ Варшавскому и Балтійскому (особенно въ извѣстные часы лѣтнихъ мѣсяцевъ), вызоветъ не мало затрудненій при ея эксплуатаціи. Ширина улицы въ 10 саженъ представляется въ Западной Европѣ вполне приемлемой для прокладки двухъ паръ трамвайныхъ рельсъ; у насъ нужно принять къ учету „коэффициентъ культурности“ нашихъ возницъ, не признающихъ скучной осторожности въ передвиженіяхъ, и весьма мало заботящихся о здоровьи и даже жизни довѣрившихся имъ сѣдоковъ,—почему означенная ширина можетъ оказаться недостаточною.

Линія, проектированная по Казанской улицѣ съ продолженіемъ на Офицерскую, мало повліяетъ на отвлеченіе пассажировъ съ линіи Садовой, на которую масса пассажировъ привлекается торговыми и общественными учрежденіями, расположенными въ районѣ этой улицы.

Невскій проспектъ проектомъ линіи второй очереди вовсе не предполагается разгрузить. Между тѣмъ, движеніе по этой артеріи достигло въ 1911 году невѣроятной для городскихъ путей цифры 12.500.000 пассажировъ на версту! Если затѣмъ принять во вниманіе различную скорость передвиженія большого числа моторовъ, автобусовъ, извозчиковъ и собственныхъ экипажей, то слѣдуетъ придти къ заключенію, что *пропускная способность главныхъ артерій С.-Петербурга будетъ исчерпана въ недалекомъ будущемъ.*

При условіяхъ увеличивающагося прогрессивнаго количества движенія по улицамъ города, С.-Петербургу *необходимо перейти* отъ трамваевъ къ типу городскихъ желѣзныхъ путей большой скорости, т. е. *къ устройству метрополитэна.* Устройство путей большой скорости.

Въ заключительной части своего обстоятельнаго труда „Городскія дороги большой скорости“ ¹⁾ инженеръ Г. Гиршонъ дѣлаетъ слѣдующій выводъ: „когда городъ достигаетъ милліона жителей и его подвижность приближается къ цифрѣ 100 поѣздокъ на одного жителя въ году, а пѣшее и экипажное движенія на центральныхъ улицахъ начинаютъ

¹⁾ Инженеръ Генрихъ Гиршонъ. „Городскія желѣзныя дороги большой скорости. Сооруженіе, эксплуатація и финансовое положеніе“. Спб., 1901 г.

затруднять трамвайное, настала пора разгрузить наиболее оживленные улицы дорогою большей скорости“:

Къ такому же выводу пришли въ послѣднее время городскіе дѣятели и техники за границею. Гамбургъ приступилъ въ истекшемъ году къ устройству электрическаго метрополитэна, принявъ въ основу расчетовъ его доходности приведенныя выше цифры.

С.-Петербургъ, такъ сказать, „перезрѣлъ“ для городской дороги большой скорости, и обстоятельство это отразилось на характерѣ эксплуатации существующей трамвайной сѣти, поставленной въ явно ненормальныя условія переполненности двигающихся непрерывно одинъ за другимъ вагоновъ, стѣсняющихъ переходы и переѣзды черезъ улицы. Перегруженность существующихъ линій будетъ усиливаться изъ года въ годъ, ибо коэффициентъ подвижности растеть съ увеличеніемъ населенія ¹⁾.

Метрополитэны, какъ извѣстно, комбинируются въ предѣлахъ городовъ частью изъ путей подземныхъ, въ тоннеляхъ и углубленіяхъ, въ кварталахъ застроенныхъ, частью изъ путей, возвышенныхъ надъ мостовыми на виадукахъ, эстакадахъ и насыпяхъ. Въ послѣднее время въ спеціальной, по вопросу о сооруженіи и эксплуатации метрополитэновъ, литературѣ отмѣчается теченіе, противное увлеченію устройства подземныхъ дорогъ, стоимость сооруженія которыхъ очень высока ²⁾. При петербургскомъ грунтѣ и необходимости устраивать тоннели на очень большихъ глубинахъ подъ Невою и ея притоками, линія подземнаго метрополитэна на большихъ протяженіяхъ обойдется настолько дорого, что населеніе города не будетъ въ состояніи окупить затраты. Въ совѣщаніяхъ по сему вопросу въ обществахъ техническихъ и архитектурныхъ, огромное большинство высказывалось всегда противъ устройства въ нашей столицѣ подземныхъ метрополитэновъ, главнымъ образомъ, потому, что они неизбежно будутъ затопляемы при наводненіяхъ; въ извѣстныхъ случаяхъ, вызываемыхъ, главнымъ образомъ, соображеніями эстетическаго порядка, придется устраивать и въ С.-Петербургѣ подземныя линіи, не взирая на расходы по ихъ устройству.

Постройка путей типа возвышеннаго надъ горизонтомъ улицъ — обходится значительно дешевле, особенно, если эстакады сдѣланы изъ желѣзо-бетона.

¹⁾ Инженеръ Гиришонъ даетъ атематическое объясненіе этого явленія: „число возможныхъ комбинацій въ сообщеніи между единицами (людьми) одной группы растеть несравненно быстрее, чѣмъ число единицъ въ группѣ“.

²⁾ Инженеръ Петерсенъ мѣтко охарактеризовалъ это увлеченіе кличкою „Underground-Hypnose“, въ статьѣ „Zur Schnellbahnfrage von Gross-Berlin“ („Elektrotechnische Zeitschrift“ 1909, Heft 32).

Рациональный выбор трассировки метрополитэна въ С.-Петербургѣ представляетъ весьма большія затрудненія. Устройство окружнаго пути большой скорости, охватывающаго всю городскую территорию, сопряжено съ громадными расходами на сооруженіе большихъ мостовъ въ западной части столицы, расположенной въ истокахъ Невы на островахъ. Въ виду того, что означенные западные участки подвергаются наводненіямъ и мало пригодны для заселенія, окружная дорога, трассированная въ этомъ направлении, не можетъ имѣть для С.-Петербурга особаго значенія.

Трасса метрополитэна.

Осуществленіе проектовъ возвышеннаго метрополитэна въ наиболѣе центральныхъ частяхъ города встрѣтитъ, несомнѣнно, препятствія. Трудно себѣ представить, чтобы въ завѣтныхъ участкахъ стараго барскаго С.-Петербурга, на примѣръ, на Милліонной улицѣ, мимо Зимняго Дворца, былъ устроенъ трамвай, чтобы великолѣпная перспектива Невскаго была закрыта эстакадою, а Дворцовая набережная прорѣзана виадуками. Для этого потребовался бы большой прогрессъ техники или регрессъ въ художественныхъ требованіяхъ правящихъ сферъ и культурныхъ слоевъ населенія.

Изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что сфера обслуживанія метрополитэномъ территории С.-Петербурга должна быть распространена, главнымъ образомъ, на восточные раіоны столицы. Принимая во вниманіе, что по сѣвернымъ пригороднымъ участкамъ проходитъ Приморская желѣзная дорога, электрификація которой вполне возможна и рациональна, и что южные пригородные участки будутъ соединены съ городомъ Ораниенбаумомъ электрическою дорогою,—основную линію городского метрополитэна целесообразно запроектировать такимъ образомъ, чтобы она служила соединительнымъ звеномъ между означенными двумя дорогами, обслуживающими сѣверный и южный берега Финскаго залива, прилегающіе къ столицѣ.

Руководствуясь изложенными соображеніями, представляется целесообразнымъ конечную станцію городского метрополитэна имѣть на Выборгской сторонѣ вблизи Большаго Сампсоніевскаго проспекта, на проектированномъ соединительномъ пути, между главнымъ путемъ Приморской желѣзной дороги и Финляндскою вѣтвью, и уложить пути метрополитэна параллельно этой вѣтви на протяженіи около $3\frac{1}{2}$ верстъ; этотъ участокъ будетъ обслуживать Лѣсной Корпусъ, обѣ Кушелевки, Сосновку и Гражданку. Далѣе метрополитэнъ необходимо проектировать такимъ образомъ, чтобы раздѣлить свободныя, почти незаселенныя пространства между главными путями Финляндской желѣзной дороги и соединительною вѣтвью, приблизительно, на двѣ равныя части и подойти къ Невѣ параллельно Александровской улицѣ, прорѣзавъ садъ дачи Кушелева-

Безбородко ¹⁾ съ восточной его стороны; такимъ образомъ по обѣ стороны метрополитэна созданы будутъ цѣнныя площади для заселенія. Длина метрополитэна на правомъ берегу Невы опредѣлится въ семь верстъ, изъ коихъ отдѣльное полотно въ видѣ желѣзо-бетонной эстакады придется устроить по длинѣ около трехъ верстъ съ половиною. На этомъ протяженіи должны быть устроены четыре станціи, не считая начального общаго вокзала съ Приморскою дорогою (которому надлежало бы присвоить наименованіе Петровскаго),—а именно: Кушелевская (въ деревнѣ Б.-Кушелевкѣ), Лабораторная ²⁾ (вблизи Лабораторіи Артиллерійскаго Вѣдомства), Безбородкинская (при пересѣченіи проспектовъ Безбородкинскаго и Любошинскаго), и Набережная (вблизи набережной). Новый мостъ черезъ Неву, отверстіемъ въ 200 сажень, здѣсь необходимъ не только для метрополитэна, но и для проѣзда экипажей,—и сооруженіе его должно быть поставлено Городскимъ Управленіемъ на очередь вслѣдъ за окончаніемъ Дворцоваго моста. Въ самомъ дѣлѣ, разстояніе между Александровскимъ и Охтенскимъ мостами составляетъ по береговой линіи около 4-хъ верстъ, въ то время, какъ другіе постоянные мосты внизъ по теченію рѣки находятся другъ отъ друга въ разстояніи всего на 600 сажень. Намѣченное для новаго моста мѣсто находится примѣрно въ 900 саженьяхъ отъ Александровскаго и въ 1.100 саженьяхъ отъ Охтенскаго моста, считая по береговой линіи.

Переходя на лѣвый берегъ Невы, согласно приложенному плану, метрополитэнъ трассированъ по Смольной набережной внизъ по теченію рѣки до пересѣченія съ Таврическою улицей, желѣзо-бетонною эстакадою по длинѣ 350 пог. сажень, а затѣмъ по желѣзнымъ виадукамъ направленъ по этой улицѣ вдоль Таврическаго сада, занявъ отъ него полосу шириною въ четыре сажени. Отъ Суворовскаго музея желѣзные виадуки метрополитэна слѣдуетъ направить по діагонали Преображенскаго плаца къ Госпитальной улицѣ и пройти на Лиговскій проспектъ черезъ Прудки, достигнувъ Невскаго проспекта на 1.550 пог. сажени отъ новаго моста черезъ Неву.

На этомъ протяженіи проектируются двѣ станціи: у пересѣченія Таврической и Шпалерной улицъ, на Преображенскомъ плацу, и вблизи Жуковской улицы.

Перейдя Жуковскую улицу широкимъ виадукомъ, на которомъ можетъ быть расположена станція, линія метрополитэна должна перейти въ

¹⁾ Составляющій нынѣ собственность П. П. Дурново.

²⁾ Означенную лабораторію желательнo видѣть на болѣе удаленномъ разстояніи отъ заселенныхъ мѣстностей.

крытую выемку въ разстояніи 75 сажень отъ Знаменской церкви, дабы пересѣченіе съ Невскимъ проспектомъ не стѣсняло движенія въ этомъ бойкомъ мѣстѣ и не закрывало вида на памятникъ Императора Александра III. Устройство станцій въ подземной галлерей по сосѣдству съ Николаевскимъ вокзаломъ сопряжено съ значительными расходами, но вполне возможно, такъ какъ мѣстность эта незатопляема и отведеніе въ сторону Лиговки, включенной въ керамиковыя трубы, не представитъ затрудненій. Устройство подземной станціи, сравнительно со станціею на эстакадѣ, которую надлежало бы поднять противъ Знаменской площади на пять сажень, представляетъ то огромное преимущество, что пассажирскія платформы будутъ опущены всего на двѣ сажени ниже уровня троттуаровъ, что не будетъ стѣснять пассажировъ при пользованіи станціею.

Платформа станціи вблизи Знаменской площади должна быть въ 60 саж. длиной, а вся подземная часть метрополитэна въ 200 сажень.

Линію возвышеннаго метрополитэна по Лиговскому бульвару до Кузнечнаго переулка слѣдуетъ построить желѣзной конструкціи, болѣе легкой и красивой, чѣмъ желѣзо-бетонная эстакада; далѣе по Лиговкѣ, до пересѣченія съ Обводнымъ каналомъ, и по обочинѣ этого канала до Варшавскаго вокзала и по Измайловскому проспекту до Троицкой площади—эстакада можетъ быть сдѣлана изъ желѣзо-бетона. Длина описанной основной линіи метрополитэна, которая обязательно должна быть собственностью города, составитъ около $15\frac{1}{4}$ верстъ; соединеніе ея съ Ораніенбаумскою электрическою линіею должно быть исполнено за счетъ Общества этой дороги, получающаго отъ сего большія преимущества.

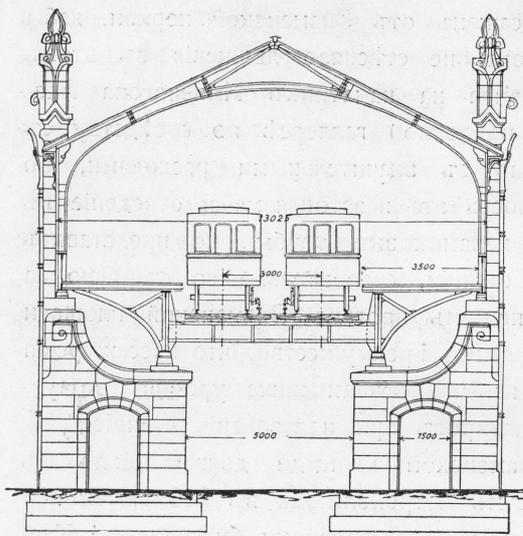
Отъ главной линіи могутъ быть проложены отвѣтвленія въ центральныя части города, причемъ въ первую очередь надлежитъ провести вѣтвь къ Загородному проспекту длиною въ 400 сажень.

На протяженіи отъ Невскаго проспекта до двухъ конечныхъ станцій—на Троицкой площади и у Загороднаго проспекта—необходимо имѣть три станціи при пересѣченіи улицъ Разъѣзжей, Звенигородской и Забалканскаго проспекта.

Метрополитэнъ въ С.-Петербургѣ имѣетъ свою исторію.

Въ 1889 году въ Правленіи бывшаго Общества Балтійской жел. дор. при составленіи проекта новаго вокзала, который предполагалось устроить на Никольской площади, былъ намѣченъ путь нормальной колеи для соединенія съ вокзалами Царскосельскимъ, Николаевскимъ и Финляндскимъ. Трасса означенной линіи почти совпадала съ предложеннымъ выше направленіемъ, а именно: по обочинѣ Обводнаго канала и Лиговкѣ, мимо Таврическаго сада, проходя мостомъ вблизи городской водонапорной станціи, линія примыкала къ вокзалу Финляндской дороги.

Предшествовавшіе проекты.



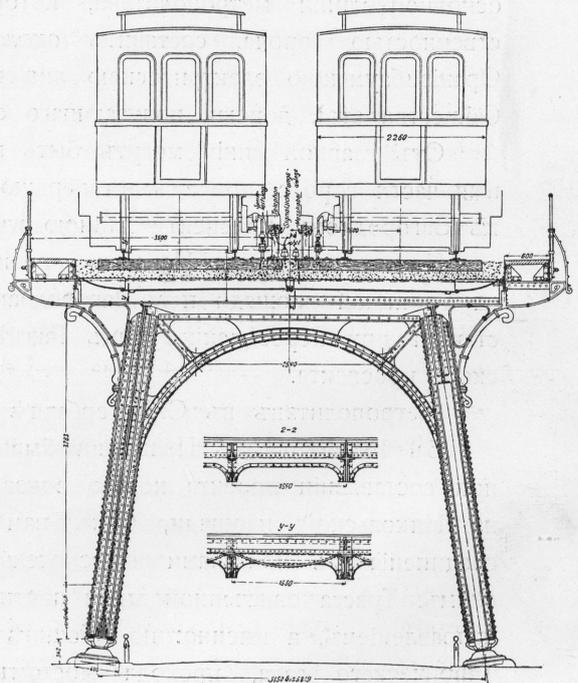
Остановочный пунктъ.

Въ началѣ девяностыхъ годовъ особое вниманіе не только

Городского Управленія, но и Правительственныхъ сферъ привлекли проекты метрополитеновъ архитектора П. И. Балинскаго, разработанные для С.-Петербурга и для Москвы. Смѣлость замысла, громадность капиталовъ, привлекаемыхъ для этихъ предприятий, осуществить которыя предполагалось концессионнымъ порядкомъ, возбудили противъ себя общественное мнѣніе обѣихъ столицъ, испугавшихся послѣдствій: внѣдренія въ одну изъ самыхъ важныхъ отраслей городского хозяйства господъ иностранцевъ. Дѣло не устроилось.

Устройство трамваевъ заставило замолкнуть вопросы объ устройствѣ метрополитена въ С.-Петербургѣ, но трамваи оказались несостоятельными, а пригородное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ начало столь быстро увеличиваться, что Министръ Путей Сообщенія призналъ въ 1909 году своевременнымъ назначить, подъ предѣтельствомъ Главнаго Инспектора желѣзныхъ дорогъ инженера А. Н. Горчакова, особую комиссію съ цѣлью опредѣленія мѣропріятій для улучшенія условій пассажирскаго движенія на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ С.-Петербургскаго узла.

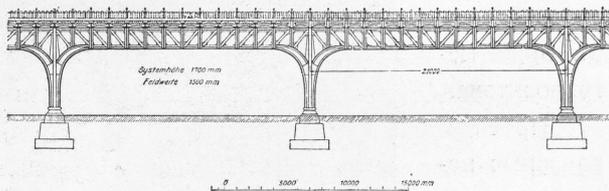
Комиссія въ томъ же году представила обширный докладъ по означенному предмету. Сдѣланы были подсчеты электрификаціи пригородныхъ участковъ Сѣверо-



Поперечное сѣченіе.

Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до Ораніенбаума и Гатчины и Николаевской до Любани, съ устройствомъ центральной электрической станціи на рѣкѣ Волховѣ, и проекты постройки трехъ линій метрополитэна. Одну изъ этихъ линій предполагалось проложить отъ товарной станціи Приморской жел. д. (вблизи Флюгова переулка на Выборгской сторонѣ), мимо католическаго кладбища по Арсенальной улицѣ, перейти Неву отдѣльнымъ мостомъ и затѣмъ мимо Таврическаго сада черезъ Преображенскій садъ по Лиговской улицѣ соеди-

ниться съ пассажирскими путями станціи Балтійской; вторую линію предполагено вести отъ Флюгова переулка до рѣки Невки, вдоль ея берега, затѣмъ подъ Невую и Марсовымъ полемъ по Екате-



Продольный видъ эстакады.

ринскому, Крюкову каналу, также на соединеніе съ путями Балтійской желѣзной дороги; третья линія должна была обслуживать западные раіоны столицы, и провести таковую предполагалось въ низовьяхъ Невы.

Первая линія проектирована была на металлическихъ, по типу берлинской дороги большой скорости, и желѣзо-бетонныхъ эстакадахъ, причеиъ черезъ Невскій проспектъ у Знаменской площади проектировалось соорудить высокій путепроводъ, дабы не закрывать вида на памятникъ Императору Александру III; вторая линія проектировалась частью подъ землею, тоннелями подъ Невую и Марсовымъ полемъ, и далѣе въ руслѣ Екатерининскаго канала до Гороховой улицы; въ остальной части также по возвышеннымъ желѣзнымъ и бетоннымъ эстакадамъ; направленіе третьей линіи было лишь намѣчено въ общихъ чертахъ.

Государственная Дума, по разсмотрѣннн означенныхъ проектовъ, ассигновала кредиты лишь для изученія режима р. Волхова. Изслѣдованія эти могутъ получить огромное для С.-Петербурга значеніе, если будетъ признано возможнымъ дешево продавать городу электрическую энергію.

Нельзя не отнестись съ большимъ уваженіемъ къ инициативѣ и работамъ А. Н. Горчакова и его сотрудниковъ. Неудачу въ осуществленіи ихъ проектовъ не слѣдуетъ, однако, относить исключительно за счетъ петербургскихъ домовладѣльцевъ, противодѣйствовавшихъ будто бы постановленіямъ комиссіи потому, что имъ желательно оставить квартирнанимателей своими данниками. Въ средѣ Министерства Путей Сообщенія проектъ не встрѣтилъ серьезной поддержки. Электрификація огромной сѣти, требующая затраты десятковъ милліоновъ рублей, не могла не вы-

звать извѣстныхъ опасеній за результаты столь широко поставленной задачи коренного измѣненія условій эксплуатаціи пригородныхъ участковъ.

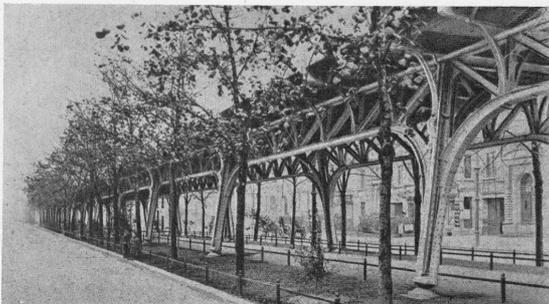
Что же касается до Городского Управленія, то протесты его представителей объясняются прежде всего нежеланіемъ поступиться доходами очень выгоднаго предпріятія, какимъ была признана первая линія метрополитѣна.

Проектированные комиссіею линіи служили, главнымъ образомъ, къ улучшенію условій пригороднаго желѣзнодорожнаго движенія и содѣйствовали лишь въ слабой мѣрѣ задачамъ раз-

готовительнаго воздѣйствія метрополитѣна на улучшение элементовъ здоровья и общенія въ С.-Петербургѣ.

Проектъ комиссіи А. Н. Горчакова полностью едва ли осуществится, такъ какъ обстоятельства, послужившія, отчасти, къ его возникновенію, измѣнились. Заканчивается постройка Финляндской соединительной вѣтви, которую комиссія предполагала замѣнить линіею Лиговскою, — и будетъ приступлено въ ближайшемъ будущемъ къ устройству Ораніенбаумской электрической дороги, долженствующей отвлечь большое количество пригородныхъ пассажировъ отъ Ораніенбаумской линіи съѣти Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Труды А. Н. Горчакова и его сотрудниковъ составляютъ, безспорно, цѣнный вкладъ въ дѣло устройства метрополитѣна въ столицѣ. Богатство статистическихъ свѣдѣній, основательно разработанныя техническія условія, особенно въ области примѣненія электрической энергіи, даютъ въ распо-



Виды желѣзной эстакады Берлинскаго метрополитѣна.

селенія и преобразованію центральныхъ частей столицы. Вопросы этого порядка не входили въ кругъ поставленной комиссіи задачи. Можно съ увѣренностью сказать, что интересы гг. домовладѣльцевъ вынуждены будутъ отступить передъ общимъ сознаніемъ бла-

ряженіе изслѣдователей этого вопроса всѣ данныя для опредѣленія стоимости постройки городскихъ желѣзныхъ дорогъ большой скорости въ С.-Петербургѣ и ожидаемой доходности таковыхъ.

Длина основной линіи метрополитэна, начиная отъ общаго съ Приморскою дорогою Петровскаго вокзала и до Троицкой площади, опредѣляется въ 15 версть 125 пог. сажень; вѣтвь къ Загородному проспекту будетъ въ 400 пог. саж.

Стоимость метрополитэна первой очереди.

На этомъ протяженіи, кромѣ трехъ конечныхъ станцій, расположено одиннадцать остановочныхъ пунктовъ; въ среднемъ, одинъ остановочный пунктъ приходится менѣе чѣмъ на одну версту протяженія главнаго пути. Руководствуясь данными расцѣночной вѣдомости, составленной комиссіею подъ предѣлательствомъ А. Н. Горчакова, единичныя стоимости отдѣльныхъ частей полотна подъ два пути нормальной колеи опредѣляются въ 22.000.000 рублей ¹⁾).

а) Земляное полотно (присыпки къ полотну существующему) съ подпорными стѣнками до 1 саж. высотой съ одной стороны, 1 пог. сажень	400 р.
б) Нормальный желѣзный виадукъ (по типу берлинской жел. дороги) на металлическихъ столбахъ съ желѣзо-бетонною проѣзжею частью, включая расходы на свайные фундаменты, 1 пог. сажень	1.700 р.
в) Желѣзо-бетонная эстакада, по типу устраиваемой на соединительной съ Финляндскими дорогами вѣтви, 1 пог. сажень	1.250 р.
г) Устройство перекрытой выемки подъ Невскимъ проспектомъ, съ отведеніемъ трубъ Лиговки, съ устройствомъ платформъ, 1 пог. сажень	8.000 р.
(По размѣрамъ берлинской подземной дороги и петербургскимъ единичнымъ цѣнамъ).	
д) Путепроводы при пересѣченіи улицъ, отверстіемъ отъ 10 до 15-ти сажень, 1 пог. сажень	3.500 р.
<i>Примѣчаніе.</i> Въ суммы стоимости полотна земляного, желѣзо-бетоннаго и желѣзнаго включены расходы по устройству остановочныхъ пунктовъ.	
е) Доля расходовъ по устройству новаго постоянного моста черезъ Неву, а именно 25%, отъ 6 милл. рублей, примѣнительно къ стоимости сооружения Охтенскаго моста	1.500.000 р.
ж) Верхнее строеніе при рельсахъ 28 ф. въ 1 пог. футъ, пропитанныхъ шпалахъ и щебеночномъ слоѣ на 1 версту двойнаго пути	46.000 р.
з) Приспособленія для эксплоатации, включая расходы по электрификаціи, станціонныя принадлежности, сигнализацию, подвижной составъ (руководствуясь расцѣнками Гамбургскаго метрополитэна и цѣнами электрическихъ фирмъ въ Россіи) съ одной версты главнаго пути	350.000 р.
Всего для устройства линіи метрополитэна первой очереди необходимо устроить:	
1) Земляного полотна до 3-хъ саж. высотой пог. саж. 1.650×400	660.000 р.
2) Желѣзо-бетонныхъ эстакадъ пог. саж. 4.100×1.250	5.125.000 р.
3) Желѣзныхъ виадуковъ, пог. саж. 1.335×1.700	2.269.500 р.

Нѣтъ основаній предполагать, чтобы эта сумма превзойдена была при разработкѣ детальныхъ проектовъ. Единичныя цѣны типовъ сооружений несомнѣнно окажутся ниже опредѣленныхъ комиссіею А. Н. Горчакова, предполагавшей построить Лиговскую линію для перевозки воинскихъ тяжестей.

Стоимость метрополитэна, устраиваемаго въ настоящее время въ Гамбургѣ, исчислена, при длинѣ 27.850 метровъ, въ 62.765 тысячъ марокъ, или въ 2.240 тысячъ марокъ за километръ пути, при этомъ протяженіе подземныхъ участковъ составляетъ 6.920 метра (около 25% всего протяженія), а расходы по отчужденіямъ и переустройствамъ города весьма значительны. Работы этого порядка при намѣченной трассѣ метрополитэна въ С.-Петербургѣ не отяготятъ смѣты; на протяженіи 16 верствъ потребуется снести лишь одно большое ¹⁾ строеніе и кромѣ 5.000 кв. саж. въ Полюстровѣ, въ самомъ городѣ должно быть отчуждено земельныхъ участковъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ и учреждениямъ, не болѣе 1.500 кв. сажень; всѣ остальные земли, отходящія подъ полотно метрополитэна, городскія или казенныя.

Наибольшія сомнѣнія могъ бы вызвать отдѣлъ 8-ой расцѣнки (электрификація, подвижной составъ, сигнализація и прочія устройства для эксплуатаціи). Для Гамбургскаго метрополитэна эта статья расцѣнена въ 530 тысячъ марокъ съ километра, или около 250 тысячъ рублей съ версты. Принимая во вниманіе расходы на перевозку и пошлины на нѣкоторыя приспособленія, означенная расцѣнка увеличена до 350 тысячъ рублей

4) Віадукъ при пересѣченіи улицъ и Финляндской жел. дор., пог. саж. 90 × 3.500	425.000 р.
<i>Примѣчаніе.</i> При пересѣченіи съ Царскосельскою линіею предполагено пройти подъ мостомъ черезъ Обводный каналъ.	
5) Перекрытой выемки вблизи Невскаго съ устройствомъ пассажирскихъ платформъ, пог. саж. 250 × 8.000	2.000.000 р.
6) Мостъ черезъ Неву	1.500.000 р.
7) Верхнее строеніе, версть 15,25 × 46.000	701.500 р.
8) Электрификація, подвижной составъ и прочіе расходы по приспособленію эксплуатаціи, версть 15,25 × 350.000	5.337.500 р.
	Итого 18.018.500 р.

Къ этимъ расходамъ необходимо добавить:

9) Устройство желѣзо-бетонной эстакады на Семеновскомъ плацу, пог. саж. 400 × 1250,00 руб.	500.000 р.
10) Дополнительные расходы по устройству трехъ конечныхъ пассажирскихъ станцій (на Выборгской сторонѣ, на Троицкой площади и у Загороднаго проспекта)	750.000 р.
11) Расходы по отчужденію недвижимыхъ имуществъ	2.000.000 р.
12) Непредвидѣнные расходы	731.500 р.
Всего стоимость линіи метрополитэна I-ой очереди	22.000.000 р.

или на версту около 1.375.000 рублей.

¹⁾ Дома на Бассейной и Госпитальной улицѣ.

съ версты. При такихъ условіяхъ расходъ въ 22 милліона рублей на устройство первыхъ 16 верстъ петербургскаго метрополитэна по намѣченному направленію надлежитъ признать м а к с и м а л ь н ы м ъ.

Проектированная трасса основной линіи метрополитэна совпадаетъ съ Доходность направленіемъ наиболѣе интенсивнаго движенія пассажировъ по трамвай-метрополитэна. нымъ линіямъ изъ зарѣчныхъ участковъ (Новой Деревни и Финляндскаго вокзала), Рождественской части, Знаменской площади къ Нарвскимъ воротамъ, Путиловской вѣтви и къ Балтійскому вокзалу.

Изъ общаго количества 222 милл. пассажировъ по трамвайной сѣти въ 1911 году перевезено по маршрутамъ:

а) Финляндскій вокзалъ—Балтійскій вокзалъ	54.790.617	пассаж.
б) " " —Нарвскія ворота	20.591.029	"
в) Новая Деревня—Балтійскій вокзалъ	25.237.886	"
г) Пальменбаховская ул.—Нарвскія ворота	2.664.027	"
д) Знаменская площадь—Путиловская вѣтвь	12.571.761	"

Итого . . . 115.803.320 пассаж. ¹⁾

Общее протяженіе поименованныхъ маршрутовъ—34,6 версты; слѣдовательно, на версту пути по нимъ было перевезено 3.300.000 пассажировъ.

Съ цѣлью опредѣленія количества пассажировъ, которые будутъ пользоваться метрополитэномъ по открытіи на немъ движенія, —чего слѣдовало бы достигнуть не позже 1915 года,—необходимо распредѣлить ихъ на два разряда, относя къ первому пассажировъ изъ мѣстностей непосредственно тяготѣющихъ къ проектируемому пути большой скорости, ко второму тѣхъ пассажировъ, которые будутъ отвлечены отъ существующихъ трамвайныхъ линій на метрополитэнь.

Къ первой категоріи надлежитъ отнести:

а) Всѣхъ, живущихъ въ районѣ Выборгской части, Лѣснаго и Полюстровскаго пригородныхъ участковъ, а также и прилегающихъ деревень, населеніе которыхъ составляетъ въ настоящее время приблизительно сто тысячъ человѣкъ. Принимая въ расчетъ исчисленное выше среднее количество поѣздокъ на одного петербургскаго жителя (138 въ годъ), слѣдуетъ разсчитывать, что означенные сто тысячъ населенія дадутъ, по крайней мѣрѣ, 12.000.000 поѣздокъ.

Населеніе означенныхъ районовъ будетъ быстро возрастать, и въ теченіе не болѣе трехъ лѣтъ по открытіи метрополитэна для эксплуатаціи—количество пассажировъ этой категоріи должно удвоиться.

¹⁾ Отчетъ городской трамвайной комиссіи за 1911 годъ.

б) Всѣхъ, проѣзжающихъ по Лиговской и Обводной линіи конно-железныхъ дорогъ, количество которыхъ въ 1911 году было 4.456.466 человекъ. Принимая во вниманіе ростъ движенія по трамвайной сѣти, особенно при переходѣ съ конной тяги на электрическую, эта категория должна дать въ 1915 году отъ 6—7 миллионъ пассажировъ.

в) Пассажировъ, направляющихся на Приморскую, Ораніенбаумскую, Балтійскую и Николаевскую железныя дороги въ пригородныя мѣстности, вдоль этихъ линій расположенныя. По даннымъ изслѣдованій комиссіи А. Н. Горчакова, эта категория доставитъ въ 1915 году Лиговской линіи не менѣе 11.000.000 пассажировъ ¹⁾. Вмѣстѣ съ пассажирами, подвозимыми къ Царскосельской ж. д. по вѣтви къ Загородному проспекту, это количество должно быть увеличено до 12.000.000.

Что же касается до исчисленія того количества пассажировъ, которые будутъ отвлечены отъ существующей сѣти трамваевъ, главнымъ образомъ, отъ маршрута Балтійскій вокзалъ—Финляндскій вокзалъ, то слѣдуетъ замѣтить, что въ настоящее время означенный маршрутъ имѣетъ болѣе 5 милл. пассажировъ на версту. При самомъ умѣренномъ возрастаніи количества движенія (около 10% въ годъ), провозная и пропускная способность означенной линіи будетъ совершенно использована въ теченіе трехъ лѣтъ. Силою вещей пассажиры, особенно тѣ изъ нихъ, которые живутъ въ частяхъ Рождественской и Московской, должны будутъ пользоваться метрополитеномъ для сообщенія съ западными районами города. Отвлечены будутъ также и пассажиры отъ другихъ маршрутовъ этого направленія, — и общее количество таковыхъ слѣдуетъ принять около 1.300.000 пассажировъ на версту, что на 16 верстѣ метрополитэна составитъ около 22 милл. пассажировъ.

На основаніи изложенныхъ данныхъ и соображеній слѣдуетъ заключить, что общее количество пассажировъ по открытіи метрополитэна для эксплуатаціи будетъ не менѣе 52 милл. пассажировъ, или 3.300.000 пассажировъ на одну версту. Цифра эта соотвѣтствуетъ исчисленному выше среднему количеству пассажировъ на одну версту трамвайныхъ маршрутовъ въ 1911 году, совпадающихъ съ направлениемъ метрополитэна, и не можетъ считаться преувеличенной, тѣмъ болѣе, что въ отношеніи скорости и удобствъ перевозки поѣзда метрополитэна представляютъ значительныя преимущества, сравнительно съ трамвайными вагонами.

Берлинскій метрополитэнъ при длинѣ основной линіи въ 17,8 килом. имѣлъ въ 1910 году 57 мил., а въ 1911 году 63 милл. пассажировъ,

¹⁾ Изъ коихъ 2,8 м. Сѣверо-Зап. жел. д., 4,7 мил. Приморская и 3,5 мил. Николаевская.

что на одинъ километръ составляетъ отъ 3,2 милл. до 3,5 милл. пассажировъ. Слѣдуетъ замѣтить, что въ Берлинѣ, рядомъ съ метрополитѣномъ, проложены конкурирующіе съ нимъ трамвайные пути.

Изъ числа 52 милл. пассажировъ не болѣе 20% или около 10 милл. будутъ проѣзжать въ вагонахъ II класса при среднемъ тарифѣ въ 12 коп.; остальные 80% проѣдутъ въ III классѣ, уплачивая въ среднемъ 7 коп. за одну поѣздку. Валовая выручка метрополитѣна выразится при этихъ условіяхъ въ 4 милл. рублей.

Коэффициентъ эксплуатаціи для петербургскихъ желѣзныхъ дорогъ большой скорости исчисленъ комиссіею А. Н. Горчакова въ 48%; при этомъ имѣлось въ виду пользоваться водяною силою р. Волхова. Для Берлинскаго метрополитѣна означенный коэффициентъ составилъ въ 1911 г. около 50%; представляется болѣе осторожнымъ примѣнить эту норму, и принять чистый доходъ проектированнаго метрополитѣна въ 2.000.000 руб.

Изъ этой суммы необходимо отчислить:

а) 10% въ фондъ возобновленія электрическихъ устройствъ и подвижнаго состава (около 500.000 рублей) и б) 5% въ запасный капиталъ. Остатокъ въ 1.400.000 рублей составитъ болѣе 6% на затраченный капиталъ въ 22 милл. рублей; иначе говоря, Петербургскій метрополитѣнъ, трассированный въ направленіи интенсивнаго перемѣщенія жителей, есть предпріятіе съ доходностью вполне обезпеченною.

Къ сему надлежитъ добавить, что каждые 10.000 жителей, поселившихся на правомъ берегу Невы въ обширномъ районѣ тяготѣнія къ линіи метрополитѣна, дадутъ ему 1.200.000 добавочныхъ пассажировъ въ теченіе года,—и что, если городъ не устроитъ метрополитѣна, то въ томъ же направленіи должна быть устроена линія электрическаго трамвая, стоимость сооружеія которой обойдется не менѣе 3.000.000 рублей.

Проникновеніе метрополитѣна въ центральныя части столицы отъ Троицкой площади сопряжено съ большими работами и крупными расходами по преобразованію густо населенныхъ участковъ города.

Сообщенія центральныхъ районовъ съ окраинами и пригородами.
Проектированное продолженіе возвышенной линіи большой скорости намѣчено на прилагаемомъ планѣ пунктиромъ. Пересѣкая Фонтанку надъ Измайловскимъ мостомъ, линія эта по діагонали площади, занятой Ново-Александровскимъ рынкомъ, подходит къ перекрытому Екатерининскому каналу въ той его части, гдѣ этотъ каналъ приближается къ Садовой улицѣ (у Кокушкина моста). Въ углубленіи Екатерининскаго канала метрополитѣнъ свободно и безъ особыхъ расходовъ можетъ быть доведенъ до площади Казанскаго собора. Означенный участокъ, протяженіемъ всего въ 1.350 пог. саженъ съ нѣсколькими остановочными пунктами,

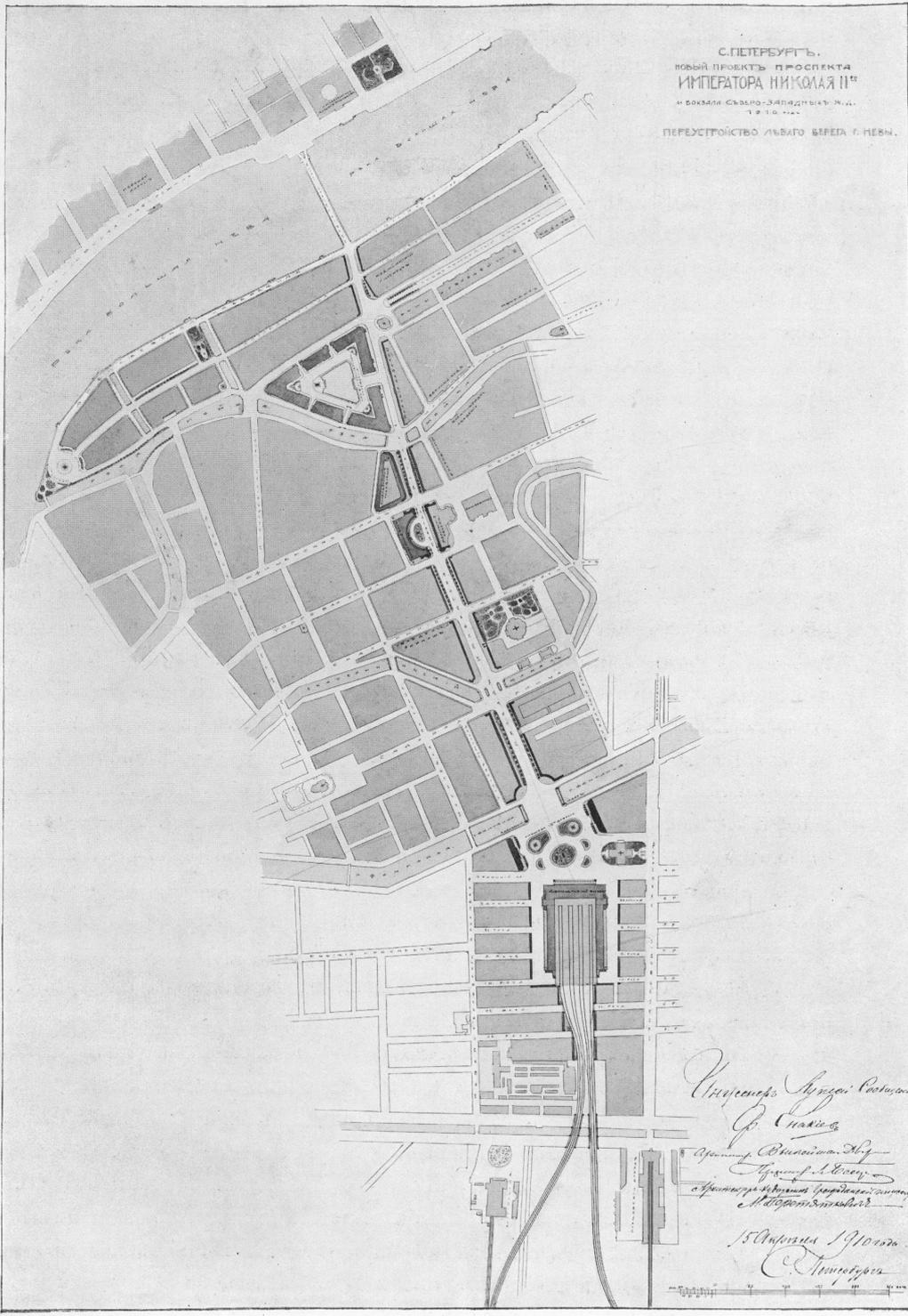
представится необходимымъ построить вслѣдъ за окончаніемъ работъ основной линіи, въ видахъ разгрузки крайне напряженнаго движенія на Садовой улицѣ отъ Сѣнной площади до Невскаго проспекта, одновременно съ преобразованіемъ наиболѣе населенныхъ и наименѣе гигиеническихъ кварталовъ столицы.

Дальнѣйшее развитіе линіи метрополитэна можетъ быть осуществлено только въ видѣ подземной дороги отъ Казанскаго собора, вблизи котораго надлежитъ имѣть большую станцію, по Екатерининскому каналу до Итальянской улицы, затѣмъ по оси этой улицы линія трассирована подъ русломъ Фонтанки, имѣющей всего 9 футъ глубины, и затѣмъ подъ новой улицею, проектированной параллельно Невскому проспекту, на соединеніе съ основною линіею на Лиговскомъ проспектѣ. Длина этого послѣдняго участка, сооруженіе котораго образуетъ окружную линію въ центрѣ города, не болѣе двухъ верстъ. Станціи должны быть устроены на Михайловской площади и Литейномъ проспектѣ на мѣстѣ главнаго зданія Маріинской больницы. Площадь, охваченная линіею метрополитэна второй очереди, наиболѣе торговая часть города и современемъ превратится въ петербургское Сити. Площадь эта возвышается почти на 10 футъ выше ординара Невы и затопляется лишь въ рѣдкихъ, исключительныхъ случаяхъ. Особыхъ техническихъ затрудненій постройка подземной дороги въ намѣченномъ направленіи представить не можетъ, между тѣмъ, сооруженіе малой окружной линіи метрополитэна является единственнымъ *радикальнымъ мѣропріятіемъ, обеспечивающимъ сообщеніе центральныхъ кварталовъ столицы съ окраинами и пригородами*, представляющими благоприятныя для заселенія условія. Ограничиваясь, въ виду недостатка инициативы и средствъ, постройкою линіи метрополитэна первой очереди, для улучшенія условій означенныхъ сообщеній *въ настоящее время* требуется:

- 1) Развить трамвайную сѣть, для устройства которой необходимо устраивать новыя широкія артеріи, которыя разгрузили бы улицы, пропускная способность которыхъ недостаточна;
- 2) Направить новыя улицы къ станціямъ метрополитэна и вокзаламъ пригородныхъ желѣзныхъ дорогъ, и
- 3) Приблизить означенные вокзалы по возможности ближе къ центральнымъ кварталамъ столицы.

Выборъ мѣста для постройки новаго вокзала Сѣверо-Западныхъ желѣзнодорожъ.

Устройство новой пассажирской станціи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ центральныхъ частяхъ города обошлось бы слишкомъ дорого; необходимо ограничиться перенесеніемъ ближе къ центру пріемнаго зданія пассажирскихъ поѣздовъ этой сѣти. При этомъ надо имѣть въ виду, что удаленіе пассажирскаго зданія на значительное разстояніе отъ базы формированія поѣздовъ, т. е. пассажирской станціи, съ



С. ПЕТЕРБУРГЪ.
 НОВЫЙ ПРОЕКТЪ ПРОСПЕКТА
 ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II^{го}
 И БОКОВЫХЪ СЪБЪЕРО-ЗАЛДЫТЪХЪ Ж.Д.
 Т. Р. 1:10.000.
 ПЕРЕХСТРОЙСТВО ЛЪВБОГО БЕРЕГА Г. НЕВЫ.

*Инженеръ Инженеръ Коллежъ
 Р. Павловъ
 Архитектъ Владимиръ Павловичъ
 Павловъ
 Архитектъ Александръ Ивановичъ
 Павловъ
 15 Октября 1910 года
 С. Петербургъ*

сортировочными путями, мастерскими, водоснабженіемъ и прочими устройствами,—представитъ большія затрудненія для эксплуатаціи дороги.

Руководствуясь изложенными соображеніями, мѣсто расположенія новаго вокзала для С.-Петербурго-Варшавской и Балтійской линій опредѣляется эпиюрою возможнаго, по техническимъ условіямъ, сближенія главныхъ путей этихъ двухъ желѣзнодорожныхъ линій. Соединеніе таковыхъ проектируется за Обводнымъ каналомъ, приблизительно, на 175 сажень отъ лицевой стѣны Варшавскаго вокзала. Отъ точки соединенія требуется затѣмъ имѣть до 200 сажень на прямой горизонтальной линіи, для расположенія перекрытыхъ навѣсами платформъ. При такихъ заданіяхъ, фронтъ новаго зданія вокзала расположится по линіи, занятой нынѣ казармами 2-ой гвардейской артиллерійской бригады на площади Троицкаго собора. Старыя зданія вокзаловъ обѣихъ дорогъ, какъ то видно изъ прилагаемаго чертежа, остаются въ сторонѣ отъ главныхъ путей, и могутъ быть утилизированы для надобностей Управленія Сѣверо-Западныхъ ж. д.

Дабы не стѣснить движенія экипажей и трамваевъ по набережнымъ Обводнаго канала и по улицамъ, пересѣкаемымъ путями, рельсовыя колеи должны быть уложены на эстакадахъ. Приѣмное зданіе необходимо вслѣдствіе сего построить двухъэтажное; въ нижнемъ этажѣ сосредоточить всѣ операціи по выдачѣ билетовъ, сдачѣ и приѣмкѣ багажа, въ верхнемъ же, расположенномъ на 2,75 саж. надъ Троицкой площадью, будутъ находиться пути и платформы, съ прилегающими къ нимъ залами и помѣщеніями для пассажировъ. Всего путей должно быть уложено: а) двѣ пары—для соединенія съ Новымъ Портомъ и Ораніенбаумомъ; б) двѣ пары—для поѣздовъ по направленію къ Гатчинѣ и Ревелю; в) двѣ пары—для Варшавской линіи и двѣ пары запасныхъ, которыя могутъ быть утилизированы проектируемымъ метрополитэнномъ, впредь до постройки для него отдѣльной станціи на Измайловскомъ проспектѣ.

На Троицкой площади по фасаду вокзалъ долженъ имѣть не менѣе 75 сажень, и вся площадь, занимаемая этимъ зданіемъ, опредѣляется въ 1.500 кв. сажень. Стоимость подлежащихъ отчужденію земельныхъ участковъ и строеній, отъ Обводнаго канала до Троицкой площади, исчислена въ 7.100.000 рублей; устройство подходныхъ къ пассажирскому зданію путей, уложенныхъ на каменныхъ эстакадахъ и желѣзныхъ мостахъ черезъ Обводный каналъ и три улицы въ Измайловскомъ полку, составитъ 1.500.000 рублей; пассажирское зданіе съ пятью платформами, перекрытыми металлическими навѣсами, по длинѣ 150 сажень, обойдется не дороже 5 милл. рублей. Весь расходъ по устройству вокзала для всѣхъ

линій Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, съ перекладкою станціонныхъ путей, составитъ не болѣе 14 милл. рублей ¹⁾).

Устройство общаго вокзала для линій Сѣверо-Западныхъ дорогъ по набережной Обводнаго канала обойдется, согласно расчетамъ Министерства Путей Сообщенія, не менѣе 9 милліоновъ. Новый вокзалъ будетъ, слѣдовательно, стоить на 5 милліоновъ дороже; но, если принять въ расчетъ тѣ непроизводительные расходы, которые каждодневно несетъ населеніе С.-Петербурга, вслѣдствіе удаленности и дороговизны сообщенія съ существующими вокзалами и огромное количество пассажировъ, пользующихся этими вокзалами,—то, казалось бы, нельзя не отдать предпочтенія предлагаемому проекту устройства вокзала на Троицкой площади.

Съ устройствомъ новаго вокзала Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ на Троицкой площади, всѣ переѣзды пассажировъ по городу сократятся сравнительно съ тѣми, которые приходится дѣлать къ вокзаламъ Варшавскому и Балтійскому, въ среднемъ болѣе, чѣмъ на одну версту, что для 15 милліоновъ пассажировъ, которые въ ближайшіе годы будутъ прибывать и отправляться съ этихъ вокзаловъ въ 1916 году, составитъ 15 милліоновъ верстъ ежегоднаго сокращенія бесполезныхъ переѣздовъ.

Сообщенія
новаго вокзала
съ центромъ
города.

Сообщеніе съ новымъ вокзаломъ частей города, расположенныхъ на лѣвомъ берегу Фонтанки, будетъ обеспечено трамвайными путями, продолженными по 1-ой ротѣ Измайловскаго полка и линією Загороднаго проспекта. Обслуживаніе движенія съ частями Рождественской и Александро-Невской будетъ совершаться по метрополитену.

Сообщеніе съ частями Казанской и Адмиралтейской, дающими наибольшій контингентъ пассажировъ пригороднаго движенія Сѣверо-Западнымъ линіямъ, происходитъ въ настоящее время по Вознесенскому проспекту; здѣсь требовалось бы уложить двѣ пары трамвайныхъ путей; но проспектъ этотъ недостаточно широкъ и притомъ для всѣхъ пассажировъ, направляющихся съ зарѣчныхъ частей и Васильевскаго острова

1) Отчудить: 22.000 кв. саж. по 100 руб. за кв. саж.	2.200.000
2) Снести строеній 70.000 куб. саж. по 70 руб.	4.900.000
3) Устройство каменныхъ эстакадъ на 8 путей по 4.000 руб. съ 1 пог. саж. по длинѣ 150 пог. саж.	600.000
4) Мостъ черезъ Обводный каналъ, пролетъ 40 саж.	300.000
5) 3 жел. моста, пролетами 10 саж.	300.000
6) Пассажирское зданіе площадью 1.500 кв. саж., высотой въ среднемъ 8 саж., всего куб. саж. 12.000, примѣняясь къ стоимости новаго Царскосельскаго вокзала.	2.000.000
7) Платформы и перекрытія—также по единичнымъ цѣнамъ отчета по постройкѣ того же вокзала	2.000.000
8) Укладка путей и непредвидѣнные расходы	360.000
Итого	14.000.000

къ вокзаламъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, представляетъ кружной путь. Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что къ проектируемому вокзалу необходимо устроить новый, болѣе удобный проѣздъ, обслуживающій болѣе широкую, чѣмъ Вознесенскій проспектъ, площадь заселенности.

Изъ нѣсколькихъ схемъ новыхъ улицъ къ проектируемому вокзалу наиболѣе цѣлесообразнымъ представляется слѣдующій вариантъ, разработанный совместно съ архитекторомъ-художникомъ М. М. Перетятковичемъ: Александровская больница для чернорабочихъ, расположенная между Троицкимъ проспектомъ и Фонтанкою, имѣетъ быть перенесена на окраины города; перенесеніе это входитъ въ общую программу по переустройству больницъ, намѣченную Городскимъ Управленіемъ: Троицкая площадь при этомъ расширяется, и противъ зданія новаго вокзала откроется Крюковъ каналъ.

Каналъ этотъ не имѣетъ значенія для судоходства столицы; часть его, отъ Новой Голландіи до Николаевского моста, перекрыта, съ цѣлью образованія Благовѣщенской площади. Перекрытіемъ канала на всемъ его остальномъ протяженіи, съ устройствомъ мостовъ черезъ Мойку, Екатерининскій каналъ и Фонтанку, созданъ будетъ проспектъ длиною въ полторы версты, шириною въ 30 сажень, обслуживающій огромный раіонъ. Проектируемый проспектъ сдѣлается одною изъ самыхъ оживленныхъ артерій столицы, такъ какъ движеніе къ нему будетъ притекать въ двадцати пяти пунктахъ отъ пересѣкаемыхъ имъ улицъ и площадей ¹⁾.

Зданія Александровской барачной больницы занимаютъ 8.500 кв. саж. Съ цѣлью расширенія Троицкой площади передъ вокзаломъ и приданія ей правильнаго очертанія, необходимо пріобрѣсти отъ сосѣднихъ владѣльцевъ два незастроенныхъ участка въ 2.400 кв. саж., цѣною, въ настоящее время, не свыше 150 руб. за кв. саж. Изъ общей площади означенныхъ земельныхъ участковъ, приблизительно, 11.000 кв. саж., собственно подъ новую Троицкую площадь предъ вокзаломъ предполагается отвести 7.000 кв. саж.; остальные 4.000 кв. саж. могутъ быть проданы. Близость вокзала подниметъ стоимость означенныхъ участковъ, по крайней мѣрѣ, до 600 рублей за кв. саж., т. е. всего отъ ихъ продажи будетъ выручено 2.400.000 рублей.

Объемъ каменныхъ зданій больницы составляетъ 11.850 куб. сажень; деревянныхъ — 1.370 куб. саж. Перенесеніе Александровской больницы

Устройство
площади
передъ
новымъ
вокзаломъ.

¹⁾ 1) Троицкая площадь съ Троицкимъ проспектомъ и 1 ротю Измайловскаго полка, 2) двѣ набережныхъ Фонтанки, 3) Садовая улица, 4) Набережная Екатерининскаго канала, 5) Екатеринингофскій проспектъ, 6) Офицерская улица, 7) Торговая улица и Театральная площадь, 8) Набережная Мойки, 9) Морская улица, 10) Новоисаакіевская улица, 11) Благовѣщенская площадь съ набережной Адмиралтейскаго канала, Конногвардейскимъ бульваромъ и Галерною улицею и 12) Набережная Б. Невы.

на одинъ изъ свободныхъ окраинныхъ, принадлежащихъ городу, участковъ обойдется не дороже 2 милл. рублей ¹⁾).

Если къ этому расходу добавить затраты по приобрѣтенію двухъ, упомянутыхъ выше, участковъ въ 2.400 кв. саж., покупка которыхъ обойдется въ 360.000 руб., и добавить расходы по устройству площади (мошеніе, устройство скверовъ и фонтановъ), — то общая сумма расходовъ, по расширенію и устройству площади предъ вокзаломъ, не превыситъ приведенной выше суммы, вырученной отъ продажи 4.000 кв. саж., а именно—2.400.000 рублей.

Рациональность
производства
муниципалите-
томъ земель-
ныхъ операцій.

Перепродажа земельныхъ участковъ по цѣнамъ, значительно повышеннымъ, въ преобразованныхъ центральныхъ частяхъ города или же на городскихъ окраинахъ, приобщенныхъ, такъ сказать, къ центральнымъ частямъ удобными сообщениями, при условіи проведенія улицъ, устройства садовъ, скверовъ, водоснабженія, школъ и оборудованій, создающихъ жизнь пріятною, удобною и дешевою, — составляютъ главный источникъ доходовъ городскихъ управленій при переустройствѣ современныхъ городовъ. Подобнаго рода операціи являются, по существу, кассовыми оборотами городского хозяйства; для приобрѣтенія земельныхъ участковъ съ недвижимыми имуществами, подлежащими сносу, или же для приведенія незаселенной мѣстности въ состояніе благоустройства, требуется произвести значительныя затраты, но эти расходы, въ сроки, сравнительно, короткіе—возвращаются городу съ прибылью.

Наше городское управленіе, заручившись утвержденіемъ проектовъ переустройства С.-Петербурга, должно, одновременно, получить право обязательныхъ, необходимыхъ для сей цѣли, отчужденій недвижимыхъ имуществъ, безъ чего немыслимо достигнуть какихъ бы то ни было результатовъ осуществленія проектовъ преобразования города. Освободившіяся мѣста, вдоль новыхъ улицъ и на новыхъ площадяхъ, въ центральныхъ городскихъ участкахъ должны быть предоставлены, преимущественно, подъ постройку общественныхъ зданій. Условія обязательныхъ отчужденій могутъ быть разработаны на основахъ закона, при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ общаго пользованія, доказавшаго свою жизнеспособность.

Перекрытіе
Крюкова
канала.

Устройство новаго проспекта по Крюкову каналу обойдется около 2.300.000 руб. ²⁾. Эту сумму городъ можетъ выручить съ барышемъ,

¹⁾ 1) Приобрѣтеніе 2.400 кв. саж. \times 150 руб. = 360.000 руб., 2) сооруженіе каменныхъ зданій 11.850 куб. саж. \times 120 руб. = 1.412.000 руб., 3) постройка 1.370 куб. саж. деревянныхъ баракъ по 70 руб. = 96.000 руб., 4) оборудованіе на 900 кроватей по 400 руб. = 360.000 руб. Всего = 1.868.000 руб.

²⁾ Въ томъ числѣ перекрытіе Крюкова канала около 1 милл. руб., соорудивъ со смѣтою Городского Управленія, для подобной же работы Екатерининскаго канала 850.000 руб., на три моста чрезъ Фонтанку, Екатерининскій каналъ и Мойку и 450.000 руб. на мошеніе, трамвай, посадки и проч. расходы.

получивъ право отчужденія всѣхъ домовъ по обѣимъ сторонамъ Крюкова канала. Общая площадь земельныхъ участковъ, подлежащихъ въ такомъ случаѣ отчужденію, составляетъ 13.000 кв. саж. Объемъ каменныхъ строеній, подлежащихъ сносу, съ цѣлью освобожденія означенныхъ участковъ подъ постройку новыхъ многоэтажныхъ зданій, — 47.000 куб. саж. Считая стоимость одной куб. сажени кладки въ 80 руб., а стоимость земельныхъ участковъ, по существующей ихъ доходности, по 200 руб. за квадратную сажень, общая сумма расходовъ города по отчужденію недвижимостей по обѣимъ сторонамъ Крюкова канала выразится въ 6.300.000 руб.; въ виду возможныхъ осложненій въ расчетахъ съ владѣльцами, эта сумма, увеличенная на 10%, выразится, примѣрно, въ 7.000.000 руб., что, вмѣстѣ съ расходами по устройству новаго проспекта, составитъ 9.300.000 руб.; между тѣмъ, перепродажа переходящихъ во владѣніе города земельныхъ участковъ, при минимальной цѣнѣ въ 800 руб. за кв. саж., дастъ городу болѣе 10.000.000 руб., т. е. всѣ расходы по устройству новаго проспекта будутъ покрыты предлагаемою операціею.

Владѣльцы недвижимыхъ имуществъ на Крюковомъ каналѣ, конечно, будутъ протестовать, мотивируя свое негодованіе нарушеніемъ правъ собственности; протесты эти не должны быть уважены. Городъ, вѣрнѣе, все населеніе города, не можетъ нести расходовъ для увеличенія состоянія владѣльцевъ имуществъ вдоль Крюкова канала, никогда не рассчитывавшихъ на то, что каналъ этотъ, устроенный въ XVIII вѣкѣ полицеймейстеромъ Крюковымъ, когда-нибудь обратится въ роскошный проспектъ, подобный Невскому. Слѣдуетъ присовокупить, что С.-Петербургское городское управленіе должно получить право, а не принимать на себя обязательства отчуждать недвижимыя имущества вдоль Крюкова канала. Можетъ быть, что Городское Управленіе воспользуется этимъ правомъ лишь для приобрѣтенія двухъ и трехъэтажныхъ мало-доходныхъ домовъ и рынковъ Никольскаго и Литовскаго, отказавшись отъ покупки зданія гимназіи Человѣколюбиваго Общества и другихъ доходныхъ домовъ въ означенной полосѣ, приобрѣтеніе которыхъ не оправдывало бы ожидаемой прибыли по операціи перепродажи земельныхъ участковъ. Независимо отъ сего, городъ будетъ извлекать очень большой доходъ отъ двухпутной трамвайной линіи, направляющейся отъ новаго вокзала къ линіямъ: Садовой, Екатерингофскаго проспекта, Конногвардейскаго бульвара и, особенно, отъ движенія къ Васильевскому острову чрезъ Николаевскій мостъ.

Леонтиемъ Николаевичемъ Бенуа исполнены двѣ, прилагаемыя при семь, перспективы проспекта надъ Крюковымъ каналомъ: одна — отъ Маріинскаго театра къ вокзалу; въ глубинѣ — грандіозное зданіе новаго

Проѣздъ
Императора
Николая II.

вокзала, впереди котораго — площадь, подготовленная для памятника; справа — Троицкій соборъ; широкій мостъ чрезъ Фонтанку и рядъ великолѣпныхъ зданій по обѣимъ сторонамъ Новой улицы до Никольскаго рынка, перестроеннаго въ новый гостиный дворъ, въ которомъ такъ нуждается эта мѣстность; затѣмъ — Екатерининскій каналъ, открывающій широкіе виды по обѣ стороны моста и Никольскій соборъ съ колокольней рѣдкой красоты, выступающей на проспектъ.

Вторая перспектива — видъ отъ Мариинскаго театра, соединеннаго двумя рядами колоннъ, съ полукруглымъ по фасаду зданіемъ концертнаго зала, построеннаго на мѣстѣ Литовскаго рынка; ряды этихъ колоннъ, образуя двѣ триумфальныхъ арки, закрываютъ задній, непривлекательный фасадъ Мариинскаго театра и скрадываютъ переломъ, который имѣетъ въ этомъ мѣстѣ линия Крюкова канала. Литовскій замокъ слѣдовало бы отвести подъ управленіе коменданта С.-Петербургга, взамѣнъ неудобнаго помѣщенія на углу Садовой и Инженерной улицъ. Замокъ этотъ легко перестроить, по проекту М. М. Перетятковича, въ флорентійскомъ стилѣ съ кампаниллой, выходящей на Мойку. Поцѣлуевъ мостъ долженъ быть расширенъ до Литовскаго замка, а постройки „Новой Голландіи“ могутъ быть приспособлены для зданій судебныхъ установленій, лучшаго мѣста для которыхъ въ Петербургѣ не имѣется. Затѣмъ, открывается видъ на Благовѣщенскій соборъ, площадь предъ соборомъ, на Николаевскій мостъ и Неву. Такого великолѣпнаго вѣзда въ столицу, какой создается проектируемымъ проспектомъ, не будетъ имѣть ни одна столица Европы.

Проспектъ долженъ получить наименованіе Проѣзда Императора Николая II, дабы будущія поколѣнія сохранили на вѣчныя времена память о томъ, что проспектъ устроенъ въ ЕГО царствованіе, подобно тому, какъ память о посѣщеніи ИМЪ Парижа навсегда запечатлѣна въ столицѣ союзной Франціи созданіемъ чудесной авеню.

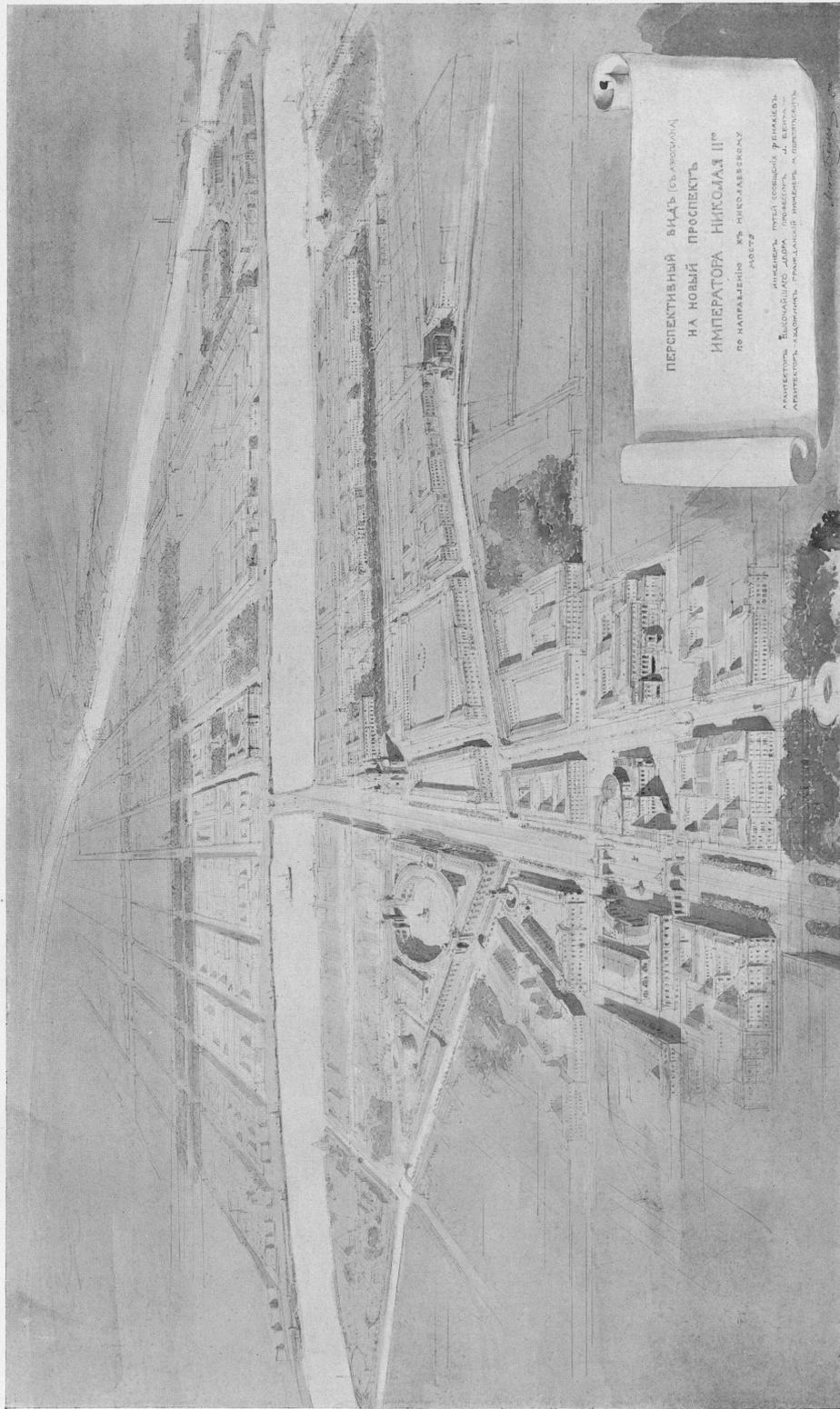
Дороги С.-Петербурго - Варшавская и Балтійская построены въ царствованіе Императора Александра II, почему новый вокзалъ надлежитъ назвать „Александровскимъ“; часть Троицкой площади предъ вокзаломъ слѣдуетъ переименовать въ Площадь 19-го февраля, ибо съ этою датою связана была постройка Александровской больницы для чернорабочихъ, подлежащей сносу, при осуществленіи предлагаемаго проекта. Новому мосту чрезъ Фонтанку, по которому будутъ проѣзжать всѣ, прибывающіе къ намъ изъ Франціи гости, вполне умѣстно было бы присвоить названіе Парижскаго и засвидѣтельствовать такимъ



ПЕТЕРБУРГЪ
1910 г.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ВИДЪ
(СЪ АЗИМУТА)
НА НОВЫЙ ПРОСПЕКТЪ
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II^{го}
ПО НАПРАВЛЕНЮ КЪ НОВОМУ
ВОКЗАЛУ СЪВЕР-
ЗАПАДНУЮ Ж. Д.

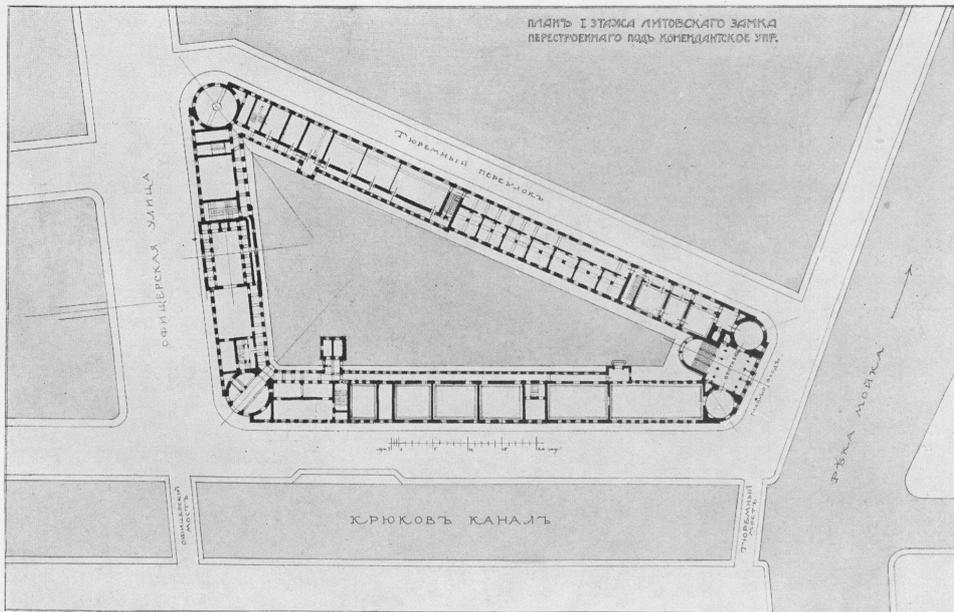
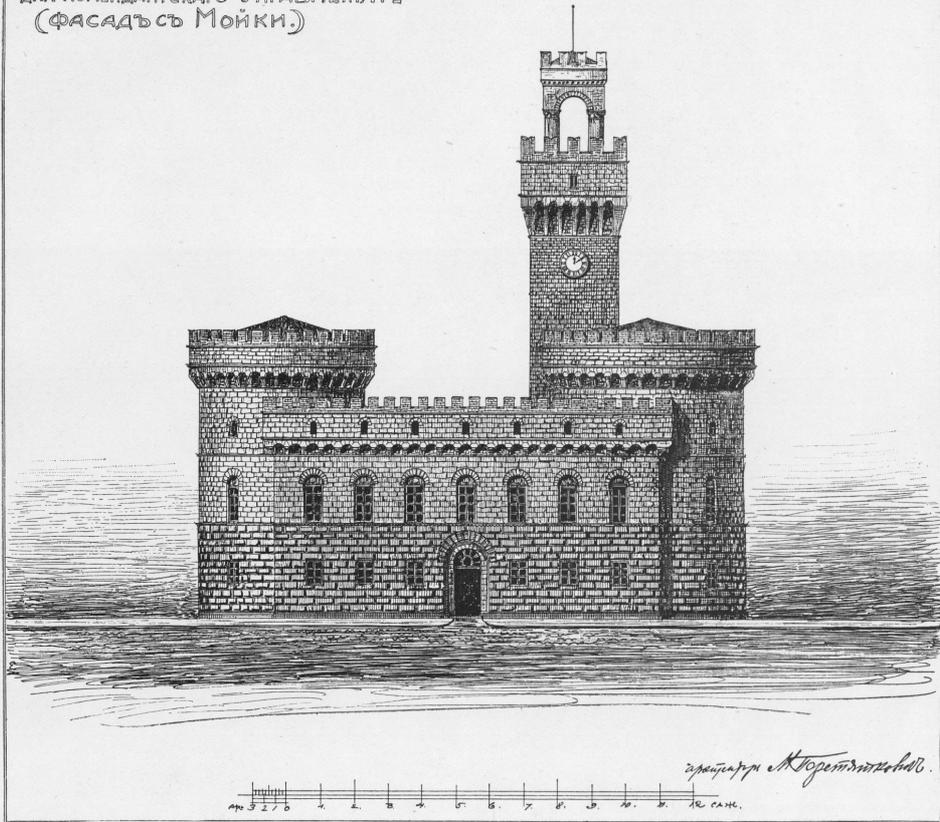
ИНЖЕНЕРЪ ПИИЪ СОВСЕННА ФЕЛМЕЛЬ
АРХИТЕКТОРЪ ВЫСШЕЙШЕГО ДЮЛА
ПРОФЕССОРЪ А. БУКИНЪ
АРХИТЕКТОРЪ, ХУДОЖНИКЪ, ГРАЖДАНСКОЙ
ИНЖЕНЕРЪ А. ПЕРСИЛЬЕВИЧЪ

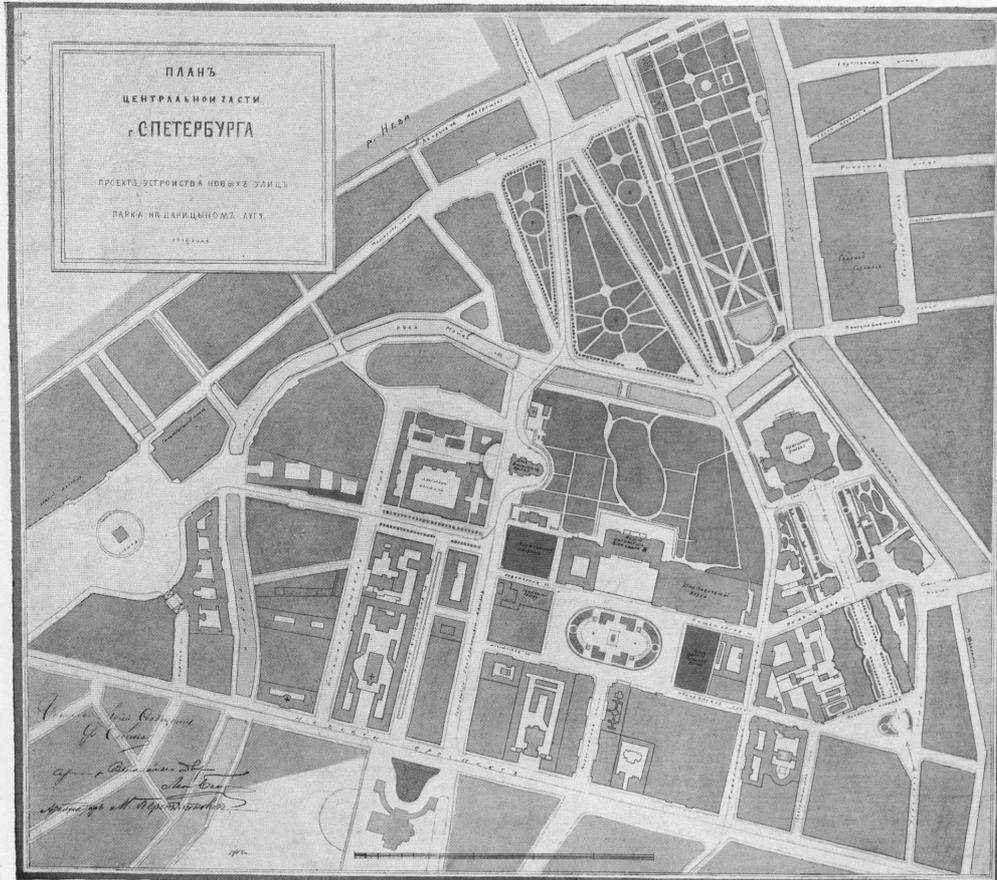


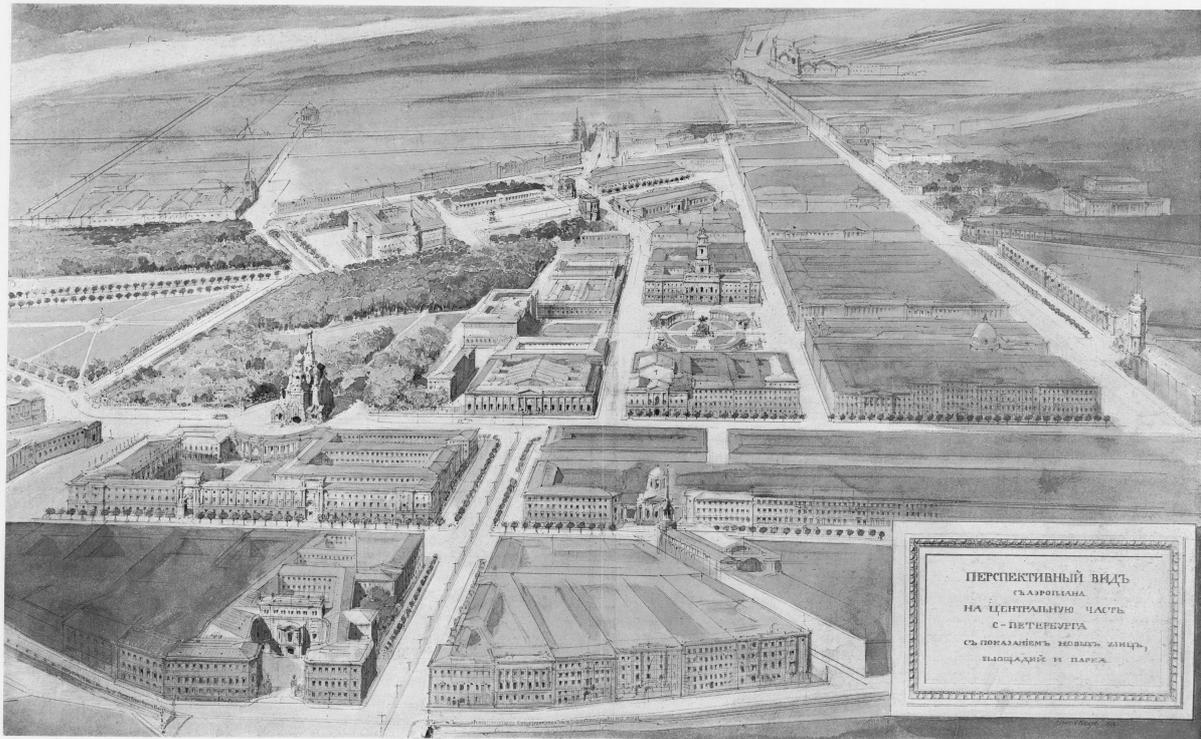
ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ВИД (съ аксоном)
НА НОВЫЙ ПРОСПЕКТ
ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II^{го}
ПО НАПРАВЛЕНИЮ КЪ НИКОЛАЕВСКОМУ
АВЕНЮ

Известно, что в настоящее время
проектируется и строится
авеню от Адмиралтейства до Николаевского
авеню.

ПРОЕКТ ПЕРЕСТРОЙКИ ЛИТОВСКАГО ЗАМКА
 для комендантскаго управленія. ■
 (Фасадъ съ Мойки.)







ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ВИД
СЪ АЗОРСКАНА
НА ЦЕНТРАЛЬНУЮ ЧАСТЬ
С - ПЕТЕРБУРГА
СЪ ПОКАЗАНИЕМЪ КЛОУВЪ, ДИКАРЪ,
ПЛОЩАДИ И ПАРКОВЪ.

образомъ, насколько С.-Петербургъ тронуть сооруженіемъ прекраснаго памятника незабвенному Создателю франко-русскаго союза. На устояхъ новаго моста черезъ Фонтанку должны быть воздвигнуты соотвѣтственныя аллегорическія украшенія.

Независимо отъ художественнаго вида и удобства сообщенія Васильевскаго острова и пригородовъ съ центральными частями столицы съ устройствомъ „Проѣзда Императора Николая II“, городъ получитъ очень значительныя экономическія выгоды. Линія роскошныхъ улицъ, на которыхъ или вблизи которыхъ размѣстились важнѣйшія общественныя, торговыя и кредитныя учрежденія С.-Петербурга, начинаясь на Невскомъ у Знаменской площади, заканчивается на Морской улицѣ; линія эта будетъ продолжена по новому проѣзду до „Площади 19-го февраля“, образуя полукольцо, подобное вѣнскому „Рингу“, но имѣющее передъ послѣднимъ то преимущество, что въ конечныхъ пунктахъ этой подковы будутъ находиться два главныхъ вокзала столицы.

Разгрузить Невскій проспектъ необходимо и въ первую очередь отъ Адмиралтейской площади и до Михайловской улицы, по которой движеніе экипажей и трамваевъ въ извѣстные часы дня достигаетъ огромнаго напряженія, при небольшой, сравнительно, ширинѣ проспекта отъ Полицейскаго моста. Задача разгрузки заключается въ созданіи новой улицы, соединяющей площади Дворцовую съ Михайловскою. Для сей цѣли Пѣвческій мостъ долженъ быть уширенъ въ сторону Невскаго и на лѣвомъ берегу Мойки снесены дома рядомъ съ Пѣвческою капеллою (№№ 21 и 24) и домъ, выходящій фасадомъ на Б. Конюшенную (№ 13). Шведскій переулокъ нужно расширить и продолжить улицу до Екатерининскаго канала за счетъ зданій Конюшеннаго Вѣдомства.

Прилагаемая перспектива и планъ части города отъ Пѣвческаго моста и до Фонтанки, исполненные Л. Н. Бенуа, даютъ рельефное представленіе о томъ, какъ много выиграетъ вся эта мѣстность съ окончаніемъ намѣченныхъ ея преобразованій. Съ Дворцовой площади въ глубинѣ новой улицы, наименованной Романовскимъ проѣздомъ, будетъ виденъ Дворецъ Выставокъ, возведенный Академіей Художествъ на угловомъ мѣстѣ Екатерининскаго канала и Инженерной улицы, занятомъ нынѣ зданіями бывшей Государственной Типографіи. Далѣе Михайловская площадь со скверомъ, въ центрѣ котораго высится конная статуя Императора Александра II. Съ устройствомъ новаго зданія Городской Думы на участкѣ между Инженерною и Итальянскою улицами, противъ Михайловскаго театра, площадь приметъ законченный, художественный видъ.

Дальнѣйшее продолженіе проѣзда, параллельнаго Невскому, проектировалось неоднократно; имѣлось въ виду соединить Итальянскую улицу

Разгрузка
Невскаго
проспекта.

съ улицей Жуковского, построивъ мостъ черезъ Фонтанку и перестроивъ зданіе Екатерининскаго Института съ уменьшеніемъ его фасада по Фонтанкѣ.

Едва ли когда-либо городъ получитъ разрѣшеніе на перестройку стариннаго зданія Института ¹⁾). Ближайшее сосѣдство новаго моста съ Аничковымъ испортитъ открывающуюся съ этого мѣста великолѣпную перспективу на Фонтанку. Улица Жуковского не можетъ служить разгрузочною для Невскаго проспекта артеріею, такъ какъ слишкомъ удалена отъ него (почти на 180 сажень).

При такихъ условіяхъ представляется болѣе цѣлесообразнымъ проложить новую широкую улицу на мѣстахъ, занятыхъ въ настоящее время больницами Маріинской, Надеждинской и Павловскимъ Институтомъ, на пространствахъ между Литейнымъ проспектомъ и Знаменскою улицею, расширивъ Гусевъ переулокъ до Лиговки. Площадь, занятая означенными учрежденіями, которыя съ большими для нихъ преимуществами можно перенести на окраины города, составляетъ болѣе 20.000 кв. саж., цѣнность которыхъ настолько значительна, что всѣ расходы по устройству двухъ новыхъ больницъ и Института будутъ покрыты со значительнымъ остаткомъ. Средняя ширина освобождаемой площади около 70 пог. саж., что дастъ возможность отвести подъ улицу 25 пог. саж. и оставить по 22½ сажени подъ постройку домовъ съ обѣихъ ея сторонъ.

При устройствѣ новой улицы удобно и дешевле могутъ быть проложены трубы, канализующія дома Невскаго проспекта, расположенные отъ Литейной и до Лиговки. Одновременно здѣсь можетъ быть устроена и вѣтвь метрополитэна, которую здѣсь рациональнѣе сдѣлать подземною, со станціею на мѣстѣ, нынѣ занимаемомъ главнымъ корпусомъ Маріинской больницы.

Доходность домовъ, расположенныхъ по новой улицѣ, а, слѣдовательно, и цѣнность земельныхъ участковъ, переходящихъ въ собственность города, будетъ весьма высока, не менѣе 800 руб. за 1 кв. сажень. Въ С.-Петербургѣ вообще мало домовъ, специально приспособленныхъ для торговыхъ заведеній, а торговля въ части Невскаго проспекта, параллельно которой проектируется новая улица, идетъ очень бойко, и помѣщеній не хватаетъ.

Вновь проектируемая улица, наименованная Маріинскимъ проѣздомъ, при заселеніи восточныхъ раіоновъ столицы, сдѣлается центральною и, благодаря удобству сообщеній (независимо отъ подземнаго метрополитэна,

¹⁾ При передачѣ зданія Екатерининскаго Института одному изъ правительственныхъ учреждений возможно въ главномъ фасадѣ, выходящемъ на Фонтанку, устроить арки для пропуска экипажей, подобно тому, какъ это сдѣлано въ Парижѣ въ Луврѣ и предполагается сдѣлать въ „Palais Royal“.

можетъ быть устроены и трамвай), превратится въ одну изъ наиболѣе богатыхъ торговыхъ артерій города.

Въ началѣ прошлаго вѣка отъ Манежной площади къ Михайловскому дворцу, нынѣ Инженерному замку, вела широкая кленовая аллея. Впослѣдствіи аллея была вырублена и проѣздъ къ замку, открывавшій великолѣпный видъ на это зданіе, застроенъ. Кленовая аллея и Царицынъ лугъ.

Съ постройкою постоянного Троицкаго моста, съ устройствомъ трамваевъ, съ заселеніемъ Петербургской стороны—движеніе въ означенномъ направленіи сдѣлалось чрезвычайно оживленнымъ. Съ правой стороны Марсова поля, обращаясь лицомъ къ Невѣ, проѣздъ настолько узокъ, вслѣдствіе укладки двухъ паръ рельсъ трамвая,—что движеніе экипажей въ этой мѣстности, до извѣстной степени, небезопасно.

Марсово поле, предназначенное для смотровъ войскъ, одно изъ многочисленныхъ свободныхъ пространствъ въ центральныхъ частяхъ столицы. Съ разбивкою въ немъ скверовъ и съ устройствомъ проѣздовъ къ Троицкому мосту, показанныхъ на прилагаемомъ планѣ, вмѣстѣ съ садами Михайловскаго дворца и Лѣтнимъ, при засыпкѣ Лебяжьей канавки и постройкѣ нѣсколькихъ пѣшеходныхъ мостиковъ черезъ Мойку, образуется прекрасный паркъ. Марсово поле превратится вновь въ Царицынъ лугъ и заслужитъ вполне, чтобы красивое это наименованіе было сохранено за нимъ навсегда. Подобно Люксембургскому саду, украшенному статуями королевъ Франціи, въ новыхъ скверахъ должны быть воздвигнуты изваянія Царицъ петербургскаго періода Россійской Имперіи.

Съ преобразованіемъ Марсова поля и возстановленіемъ кленовой аллеи,—сообщеніе отъ Манежной площади и Невскаго проспекта съ Царицынымъ лугомъ будетъ совершаться вполне свободно черезъ площадку передъ Инженернымъ замкомъ ¹⁾ и Садовой улицѣ, уширенной въ той части, которая прилегаетъ къ Мойкѣ, съ одной стороны, и съ другой по перекрытому Екатерининскому каналу, отъ площади Казанскаго собора.

Городское наше управленіе нѣсколько разъ дѣлало попытки возвратитъ въ свое распоряженіе принадлежавшее ему Марсово поле. Ходатайства эти не были удовлетворены, такъ какъ военное вѣдомство не находило другого мѣста для смотровъ и экзерцицій войскъ. Для войсковыхъ парадовъ всѣ главнѣйшія столицы Европы имѣютъ обширныя площади за предѣлами городской черты ²⁾. Такую мѣстность слѣдовало бы

¹⁾ Площадка эта, на которой въ царствованіе Императора Павла производились ежедневно смотры, носила названіе „Конѣтабельской“.

²⁾ Лоншанское шоссе въ Парижѣ, Темпельгофское—въ Берлинѣ.

и возможно приискать и подъ Петербургомъ, отвѣдя для сей цѣли, на-
примѣръ, Комендантское поле, площадь котораго составляетъ около
400.000 кв. саж., въ то время, какъ площадь Марсова поля съ прилегаю-
щими проѣздами не превосходитъ 20.000 кв. саж. Въ дни парадовъ,
когда большая часть войскъ ожидаетъ очереди прохожденія церемоніаль-
нымъ маршемъ передъ Царскою палаткою въ прилегающихъ къ Марсову
полю улицахъ, прекращается всякое по нимъ движеніе. Обстоятельство
это указываетъ, что площадь эта, недостаточная для смотровъ войскъ пе-
тербургскаго военного округа, — можетъ сдѣлаться очень полезною для
улучшенія условій жизни и здоровія той части петербургскаго населенія,
которая не имѣетъ возможности платить за наемъ дачъ въ теченіе лѣт-
нихъ мѣсяцевъ.

Второй Камен-
ноостровскій
проспектъ.

На застраиваемую съ такою поспѣшностью Петербургскую сторону
проѣздъ по главной ея артеріи, Каменноостровскому проспекту, крайне
затрудненъ при усиленномъ движеніи трамваевъ. Въ свое время означен-
ный проспектъ не былъ уширенъ, хотя о превращеніи его въ своего
рода Avenue des Champs Elysées въ Городской Думѣ было очень много
разговоровъ. Этотъ промахъ или, вѣрнѣе, преступленіе Городскаго Управ-
ленія отмѣченъ будетъ въ исторіи С.-Петербурга подъ наименованіемъ
„каменноостровскаго грѣха“. Съ увеличеніемъ заселенности праваго берега
Невы и съ устройствомъ парковъ въ районѣ Лѣснаго пригорода,—этотъ
грѣхъ все тяжелѣе и тяжелѣе будетъ отзываться на условіяхъ перемѣще-
нія къ центру столицы сотенъ тысячъ людей. Выходъ изъ этого положенія
одинъ — провести новую широкую улицу параллельно Каменноостров-
скому проспекту по правую его сторону при сѣздѣ съ Троицкаго
моста, отъ Александровскаго сада до Карповки, воспользовавшись для
сей цѣли Малою Монетною улицею, которую слѣдуетъ уширить и пере-
нести на нее трамвайные пути, разгрузивъ, такимъ образомъ, Каменно-
островскій проспектъ въ наиболѣе заселенной его части. Эскизный про-
ектъ намѣченныхъ работъ, по преобразованію восточной части Петербург-
ской стороны, при семъ прилагается. Новый проспектъ мостомъ че-
резъ Карповку предполагается соединить съ Аптекарскимъ проспек-
томъ, въ концѣ котораго проектированъ мостъ черезъ Большую
Невку на Выборгскую сторону у церкви Св. Николая. Далѣе проспектъ
долженъ быть доведенъ до вокзала метрополитэна у Малой Кушелевки,
являющагося узловымъ пунктомъ всѣхъ сообщеній Лѣснаго пригорода съ
центромъ города, посредствомъ метрополитэна, Финляндской соединитель-
ной вѣтви и Новаго проспекта, свободный проѣздъ по которому облег-
читъ заселеніе Выборгской стороны и прилегающихъ къ ней мѣст-
ностей.

Отъ Карповки и до Строганова моста Каменноостровскій проспектъ можетъ быть расширенъ пока безъ особыхъ расходовъ ¹⁾ и съ этимъ дѣломъ медлить не слѣдуетъ. Строгановская улица, являющаяся естественнымъ продолженіемъ проспекта, должна сдѣлаться составною частью широкаго проѣзда по Коломяжскому шоссе и Удѣльному ипподрому, къ которому въ настоящее время приходится пробираться по закоулкамъ, застроеннымъ ветхими деревянными домами.

Проѣздъ къ
ипподрому.

Сѣверо-восточная часть Выборгской стороны, между Большою Невкою и пригородами Лѣснымъ и Новодеревенскимъ, представляетъ собою огромную площадь (болѣе одного милліона квадратныхъ сажень), двѣ трети которой находится подъ огородами, или деревянными строеніями. На означенной площади расположенъ Строгановскій садъ, и къ ней прилегаютъ Лѣсной и обширный Удѣльный парки, которыми петербуржцы пользуются рѣдко, вслѣдствіе ихъ удаленности. Вся эта мѣстность очень возвышенная (свыше 50 футъ въ среднемъ надъ уровнемъ Невы),—и съ устройствомъ Новаго проспекта (на мѣстѣ Флюгова переулка), съ постройкою проектируемаго метрополитэна, получить удобное и скорое сообщеніе съ центральными частями.

Переустройства
на Выборгской
сторонѣ.

Столичный городъ С.-Петербургъ не можетъ рассчитывать на устройство большого парка вродѣ Гайдъ-Парка, Булонскаго лѣса, или Тиргартена. Время упущено, и площади праваго берега Невы, поросшія нѣкогда лѣсомъ, нынѣ застроены, или же отведены подъ огороды. Необходимо воспользоваться тѣми свободными пространствами, которыя сохранились, создавъ, хотя бы, подобіе большого парка. Для сей цѣли можетъ быть отведено около 110.000 квадратн. сажень между линіей проектированнаго метрополитэна и кварталами, прилегающими къ Новому проспекту, подъ устройство стадіона эллипсоидальной формы, окруженнаго четырьмя рядами деревьевъ. Прилежающія аллеи и бульвары соединяютъ парки Лѣсной, Удѣльный и Строгановъ садъ со стадіономъ; при этомъ образуется комплексъ изъ четырехъ незастроенныхъ площадей почти въ 300 десятинъ, служащій какъ бы огромнымъ резервуаромъ чистаго воздуха.

Стадіонъ по длинной оси запроектированъ въ 360 сажень, въ поперечникѣ 110 сажень; вся площадь, отведенная подъ спортивные игры, 65.000 кв. сажень; окружающія стадіонъ аллеи занимаютъ 45.000 кв. сажень. Стадіонъ можетъ служить для смотровъ войскъ ²⁾, а въ очередной, праздничный для С.-Петербурга годъ олимпійскихъ игръ,—вокругъ него могутъ быть построены трибуны для 50.000 зрителей. Поистинѣ счаст-

¹⁾ Встрѣтится затрудненіе лишь въ одномъ мѣстѣ у дома владѣльца ресторана „Дача Эрнестъ“.

²⁾ Площадь его въ три раза больше Марсова поля.

ливые дни наступятъ для петербургской молодежи, когда изъ душныхъ центральныхъ кварталовъ они получатъ возможность быстро и за дешевую плату перекочевывать въ эти мѣстности для прогулокъ, спортивныхъ упражненій и отдыха въ зелени парковъ.

Незастроенныя площади между Большимъ Сампсоніевскимъ и Новымъ проспектами, Ланскимъ шоссе и берегомъ Большой Невки составляютъ 285.000 кв. сажень (за исключеніемъ существующихъ улицъ), изъ коихъ подъ стадіонъ и новыя аллеи предполагается отдѣлить 125.000 кв. сажень. Согласно проекта преобразованія сѣверо-восточной части Выборгской стороны и западныхъ участковъ Лѣснаго пригорода, при семъ приложеннаго, вся означенная площадь должна быть отчуждена городомъ и къ ней присоединены два участка: 1) между Б. Сампсоніевскимъ, Новымъ проспектомъ и Лѣснымъ паркомъ площадью въ 47.000 кв. сажень и 2) свободныя пространства южнѣе Новаго проспекта приблизительно въ 200.000 кв. сажень. Стоимость приобрѣтенія означенныхъ земельныхъ участковъ, частью застроенныхъ малоцѣнными деревянными строениями, въ настоящее время колеблется отъ 20 до 40 рублей за квадратную сажень, и общая покупная сумма не должна превзойти 19.000.000 рублей ¹⁾. Съ исполненіемъ всѣхъ работъ по переустройству означенной мѣстности, стоимость отдѣльныхъ участковъ по сосѣдству съ парками и стадіономъ должна возрасти отъ 80 до 120 рублей за квадратную сажень. Общая сумма за проданныя подъ застройку участки площадью около 320.000 кв. сажень не только превзойдетъ покупную плату, но вполне окупитъ всѣ расходы по проектированнымъ работамъ, а именно: устройству моста черезъ Малую Неву, соединяющаго Аптекарскаго острова съ Флюговымъ переулкомъ (переустроеннымъ въ Новый проспектъ), стадіона и вновь проложенныхъ улицъ и бульваровъ, переходящихъ въ собственность города. Населенность новыхъ кварталовъ, включая застроенныя пространства (18.000 кв. сажень), можетъ превзойти 100.000 человѣкъ. Новая часть города, по всѣмъ вѣроятіямъ, привлечетъ людей служилаго класса, такъ какъ близость парковъ исключаетъ для нихъ необходимость переѣзда лѣтомъ въ дачныя мѣстности.

Пеньковъ
буянь
и городской
питомникъ.

Между правымъ берегомъ Малой Невы, Александровскимъ проспектомъ на Петербургской сторонѣ и Петровскимъ паркомъ расположена площадь, приблизительно въ 50.000 кв. сажень городской земли, занятая питомниками деревьевъ и зданіями, построенными въ первой половинѣ

1) Считаю покупки: а) 285.000 кв. сажень по 40 руб.	11.400.000
б) 47.000 " " " 34 "	1.600.000
в) 200.000 " " " 30 "	6.000.000
	<hr/>
	19.000.000

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ПРОЕКТЪ ПЕРЕУСТРОЙСТВА
СЪВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ
ВЫБОРГСКОЙ СТОРОНЫ.
 ПРОЕКТЪ ПРОСПЕКТА
 ВТОРОГО КАМЕННООСТРОВСКАГО.

Масштабъ.
 1 см. = 100 м.



XVIII вѣка, служившими складами пеньки, почему за ними и сохранилось наименованіе Пеньковаго Буяна. Эта мѣстность одна изъ красивѣйшихъ по своему мѣстоположенію въ предѣлахъ города,—представляетъ собою свободное пространство, которое съ небольшими затратами можетъ быть превращено въ садъ, непосредственно прилегающій къ Петровскому парку и составляющій какъ бы его продолженіе. Новый садъ и существующій паркъ могутъ служить великолѣпнымъ мѣстомъ для устройства выставокъ. Всѣ проекты о застройкѣ доходными домами этихъ земельныхъ участковъ отвергнуты Городскою Управою, и, такъ какъ Пеньковый Буянь потерялъ нынѣ всякое значеніе для торговли, а городской питомникъ предполагается перенести въ районъ Лѣснаго Корпуса, то надо ожидать, что преобразование означенной городской площади осуществится въ недалекомъ будущемъ.

Многіе изъ петербуржцевъ помнятъ еще то время, когда на Адми-
ралтейской площади не существовало Александровскаго сада, закрываю-
щаго нынѣ видъ на безподобное зданіе Адмиралтейства. Садъ былъ раз-
битъ и на Сенатской площади, и гордость столицы, памятникъ Петра Ве-
ликаго, скрывался въ лѣтніе мѣсяцы въ зелени деревъ. Знатнымъ ино-
странцамъ, пріѣзжавшимъ въ столицу, при осмотрѣ ея достопримѣчатель-
ностей, приходилось разыскивать это чудесное произведеніе искусства. По приказанію Императора Александра III, въ теченіе одного мѣсяца, не-
смотря на позднюю осень, садъ, окружающій памятникъ, былъ уничто-
женъ, и затѣмъ, въ 1903 году, въ годовщину двухсотлѣтія столицы, часть
Сенатской площади превращена въ стильный скверъ.

Переустройство
Дворцовой
площади.

Александровскій садъ на Адмиралтейской площади представляетъ въ лѣтніе мѣсяцы жителямъ центральныхъ частей города большое удо-
вольствіе; но, съ общей точки зрѣнія эстетики городовъ, деревья Але-
ксандровскаго сада нарушаютъ то грандіозное впечатлѣніе, какое произ-
водили въ прежнее время площади Дворцовая, Адмиралтейская и Сенат-
ская, составлявшія какъ бы одну грандіозную площадь, окруженную двор-
цами и величественными общественными зданіями, громаду которыхъ до-
минируетъ Исаакій.

Нынѣ поднять вопросъ о переустройствѣ Дворцовой площади, въ
память трехсотлѣтняго юбилея царствованія Дома Романовыхъ. Интересный
проектъ предстоитъ разработать господамъ художникамъ и лестно полу-
чить первую за него премію. Но для того, чтобы этотъ проектъ оста-
вилъ слѣдъ въ исторіи С.-Петербурга подобно тому, какъ имя состави-
теля проекта преобразования Place de la Concorde архитектора Габріеля
никогда парижанами забыто не будетъ,—задачу переустройства Двор-
цовой площади слѣдовало бы поставить шире, и разработать одновре-

менно проект превращенія Александровскаго сада въ рядъ скверовъ, украшенныхъ памятниками, дабы открыть удивительныя перспективы, нынѣ закрытыя этимъ садомъ. Послѣ превращенія Исакиевскаго сада въ скверъ обыватели С.-Петербурга убѣдились насколько выиграла эта площадь въ художественномъ отношеніи. Исчезновеніе деревьевъ на Адмиралтейской площади,—право дѣло не важное; извѣстно, что „сѣверное лѣто—карикатура южныхъ зимъ“. Жара въ С.-Петербургѣ столь рѣдкое и пріятное явленіе, что едва-ли городскіе обыватели будутъ искать прохлады въ тѣни рѣдкихъ кущъ Александровскаго сада; для этого нужно пройти лишь нѣсколько десятковъ саженъ къ Невѣ,—гдѣ всегда вѣтъ прохладой.

Новое Адмиралтейство и Новая Голландія.

Совѣтъ Министровъ принялъ рѣшеніе представить въ Государственную Думу законопроектъ о продажѣ земельныхъ участковъ, занятыхъ Новымъ Адмиралтействомъ.

Означенная мѣстность расположена у впаденія Мойки въ Б. Неву и занимаетъ площадь въ 26.500 кв. саженъ. Цѣнность предназначеннаго къ продажѣ имущества будетъ въ значительной мѣрѣ повышена, если будутъ устроены набережныя вдоль праваго берега Мойки, отъ Поцѣлуева моста, и по лѣвому берегу Невы до слиянія обѣихъ рѣкъ, а на островъ Новая Голландія перенесены зданія Судебныхъ Установленій, помѣщающіяся „временно“ около полувѣка на Литейномъ проспектѣ. Вновь устраиваемый кварталъ на мѣстѣ Новаго Адмиралтейства, соединенный съ богатыми центральными частями столицы, будетъ однимъ изъ наиболѣе элегантныхъ и красивыхъ.

Можетъ быть созданъ рѣдкій по своему великолѣпію проѣздъ отъ переустроенныхъ площадей Дворцовой и Адмиралтейской, по Конногвардейскому бульвару ¹⁾ и засыпанному Адмиралтейскому каналу.

У впаденія Мойки въ Неву намѣчено устройство сквера и маяка, освѣщающаго путь вступающимъ въ предѣлы столицы судамъ.

Перенесеніе казармъ и больницъ на окраины.

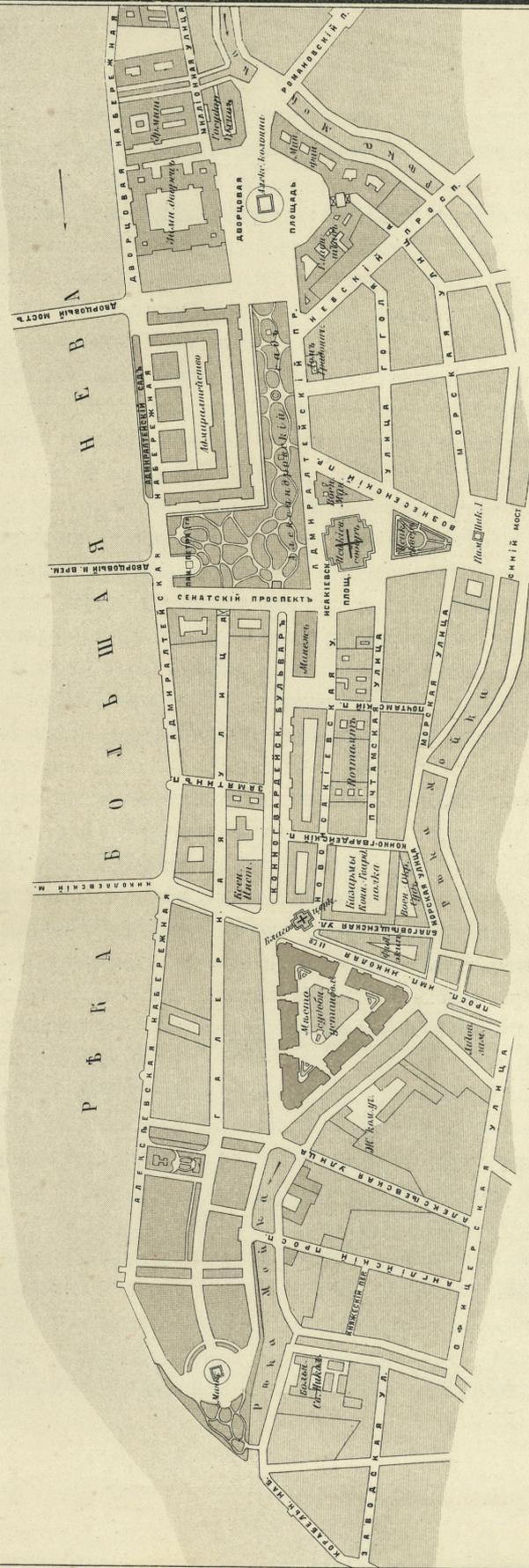
Распродажа 70.000 кв. саженъ земельныхъ участковъ, принадлежащихъ казнѣ въ предѣлахъ городской черты и занятыхъ подъ войсковыя казармы—предрѣшена Военнымъ Совѣтомъ. Казармы предполагается перенести на окраины.

„Петербургскія казармы,—пишетъ Г. А. Потемкинъ ²⁾,—сильно устарѣли и не удовлетворяя современной постановкѣ военнаго жилищнаго вопроса, съ каждымъ годомъ требуютъ все большаго расхода на ремонтъ. Кромѣ того, у войсковыхъ частей не хватаетъ средствъ на поддержаніе уличнаго благоустройства, чѣмъ вызываются справедливыя жалобы обывателей.

¹⁾ Зданія казармъ Конногвардейскаго полка также предназначены къ продажѣ въ частныя руки, а частная инициатива воздвигнетъ здѣсь монументальныя зданія.

²⁾ „Биржевыя Вѣдомости“ № 12883, 1912 г.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
 ПРОЕКТЪ ПРЕОБРАЗОВАНІЯ
 НОВОЙ ГОЛЛАНДІИ
 И НОВАГО АДМИРАЛТЕЙСТВА.



Масштабъ.
 0 50 100 200 саж.

Главнымъ же образомъ войсковыя части стѣснены въ центрѣ столицы, какъ недостаткомъ мѣста для обученія молодыхъ солдатъ, такъ и отдаленностью стрѣльбищъ“.

Операція перенесенія казармъ представитъ для Военнаго Вѣдомства большія финансовыя выгоды, ибо стоимость продаваемыхъ земельныхъ участковъ (около 15 милл. рублей) значительно выше расходовъ по приобрѣтенію земель на окраинахъ и сооружеиію новыхъ зданій казармъ со всѣми усовершенствованіями военной жилищной техники.

Еще большее значеніе для улучшенія санитарныхъ условій горожанъ имѣло бы перенесеніе на окраины городскихъ больницъ. Въ центрѣ должны оставаться, преимущественно, приѣмные покои, и при первой возможности больныхъ слѣдовало бы эвакуировать на окраины, гдѣ воздухъ чище, а слѣдовательно и благоприятнѣе условія леченія и выздоравливанія.

Освобожденныя пространства, занятыя казармами, больницами и закрытыми заведеніями, пансіонерамъ и пансіонеркамъ которыхъ нѣтъ рѣшительно никакихъ основаній жить въ центральныхъ частяхъ столицы,—могутъ быть утилизированы частью подъ зданія общественныя (крайне стѣсненныя въ своихъ помѣщеніяхъ), частью же подъ жилья помѣщенія служащихъ на государственномъ и общественномъ поприщахъ, для которыхъ, при небольшихъ окладахъ ими получаемыхъ, квартирный вопросъ составляетъ едва-ли не самую скорбную сторону существованія. Не только Городское Управленіе, но и Правительственныя учрежденія должны выступить покупателями освобождающихся земельныхъ участковъ при перенесеніи на окраины казармъ, больницъ и учебныхъ заведеній, такъ какъ при этомъ можетъ быть достигнуто правильное разрѣшеніе двухъ нижеслѣдующихъ весьма важныхъ положеній, касающихся:

а) Преобразованія частей города, занятыхъ нынѣ зданіями, подлежащими перенесенію на окраины, о чемъ сказано было выше при разсмотрѣннн предположенныхъ устройствъ новаго проѣзда Императора Николая II и проспекта, параллельнаго Невскому, и

б) Разрѣшеніе вопроса о квартирномъ довольствіи тѣхъ лицъ, находящихся на государственной и общественной службахъ, которымъ, по роду ихъ занятій и дѣятельности, необходимо жить вблизи мѣстъ ихъ службы.

Западная часть острова Голодая, расположеннаго между Васильевскимъ островомъ и Малою Невною, принадлежитъ Товариществу „Новый Петербургъ“, которое, владѣя площадью около трехъ четвертей одной квадратной версты, устраиваетъ здѣсь новый жилой кварталъ. Низкій уровень этихъ земельныхъ участковъ поднимается подсыпкою земли до 14 футъ; разбиты улицы, отведены мѣста для скверовъ и строятся огромные жилые дома. Затраты громадныя, которыя едва-ли оправдаютъ

„Новый
Петербургъ“.

расчеты инициаторовъ предприятия, ибо означенная мѣстность, удаленная отъ центральныхъ, дѣловыхъ кварталовъ столицы, съ проѣздомъ къ ней по пространствамъ, занятымъ фабриками и складами, можетъ привлечь небогатаго обывателя только дешевизною квартирь.

Въ своей книгѣ „Задачи Петербурга“ А. Н. Никитинъ, по поводу удаленности „Новаго Петербурга“, между прочимъ, говоритъ, что „не надо быть пророкомъ, чтобы предсказать невозможность успѣха этому предприятию, и надо быть неразсчетливымъ чудачкомъ, чтобы польститься дешевизною квартиры на Голодаѣ“.

Новый кварталъ въ лучшемъ случаѣ дастъ помѣщеній не болѣе какъ 20.000 жителей, т. е. менѣ одной трети ежегоднаго прироста населенія нашего города. Оказать замѣтное вліяніе на расселеніе изъ центра на окраины „Новый Петербургъ“ не можетъ,—и не будетъ служить прототипомъ въ дѣлѣ улучшенія жилищныхъ условій въ столицѣ.

Расширеніе
С.-Петербургскаго порта.

Въ предначертаніяхъ Великаго Основателя С.-Петербурга глубоко-водная и обширная водяная площадь устьевъ Невы должна была создать экономическое благополучіе новой столицы. Петръ Великій не ошибся въ своихъ расчетахъ: по размѣрамъ грузооборота и движенію судовъ С.-Петербургскій портъ является однимъ изъ первыхъ въ Имперіи, и занялъ замѣтное мѣсто въ ряду міровыхъ портовъ.

Въ началѣ XVIII вѣка торговая дѣятельность С.-Петербургскаго порта носила отчасти искусственный характеръ и въ значительной степени держалась принудительными указами и монополіями. Во вторую половину того же вѣка быстро возрасла торговая дѣятельность Петербургскаго порта и годовые обороты достигли значительной по тому времени суммы 50 милліоновъ руб.

Широкому развитію дѣятельности порта въ первую половину XIX вѣка способствовало, главнымъ образомъ, улучшеніе устройства водныхъ путей, соединяющихъ С.-Петербургъ съ внутренними губерніями Имперіи. Во второй половинѣ того же вѣка, благодаря развитію сѣти желѣзныхъ дорогъ, направленныхъ къ столицѣ, отмѣчается сильный подъемъ дѣятельности ея порта.

Огромное значеніе для торговли С.-Петербурга имѣло устройство Морского канала, открытаго для общаго пользованія въ Маѣ 1885 г. Стоимость устройства канала, вмѣстѣ съ привозной гаванью, обошлась 13.400.000 руб. Въ 1909 году Морской каналъ углубленъ съ 22 до 28 футъ, около таможенной территоріи построены глубоководныя набережныя и устроены угольная, хлѣбная и лѣсная гавани. Всего за послѣднюю четверть вѣка на улучшеніе и расширеніе Петербургскаго порта затрачено около 22,7 милліоновъ рублей. При этомъ удовлетворены были потребности лишь части грузооборота порта; значительное количество това-

ровъ оставалось лишеннымъ возможности пользоваться благоустроенными портовыми устройствами за недостаточностью размѣровъ его сооружений.

Положеніе это вполне сознавалось не только представителями торговаго класса, но и Правительственныхъ учреждений, и въ началѣ 1911 года Министерство Торговли и Промышленности вошло съ представленіемъ въ Государственную Думу о разрѣшеніи производства работъ по расширенію и улучшенію С.-Петербургскаго порта въ такихъ предѣлахъ, чтобы размѣры его сооружений могли вмѣстить всю морскую торговлю, которая къ нему тяготеетъ.

Означенное представленіе является всестороннимъ обслѣдованіемъ современныхъ условій торговли и судоходства С.-Петербургскаго порта; вмѣстѣ съ тѣмъ намѣчены были тѣ размѣры ввозной и вывозной его торговли, которые слѣдуетъ ожидать въ предстоящее десятилѣтіе. Возрастаніе экспорта въ С.-Петербургскомъ портѣ составляетъ отъ 4—5% въ годъ; по истеченіи 10-ти лѣтъ операціи по вывозу выразятся приблизительно въ 200 милліоновъ пудовъ. Импортъ за тотъ же періодъ времени долженъ достигнуть примѣрно 175 милліоновъ пудовъ.

Исходя изъ этихъ положеній и выяснившихся потребностей торговли, Управление Коммерческихъ Портовъ предполагаетъ развить основные элементы дѣятельности С.-Петербургскаго порта въ слѣдующихъ размѣрахъ.

- 1) Расширить глубоководныя пространства для одновременной стоянки 122 пароходовъ, увеличивъ ихъ такимъ образомъ на 22% сравнительно съ тѣмъ наибольшимъ количествомъ, которое наблюдалось до настоящаго времени;
- 2) Устроить причальныя линіи такой длины, чтобы одновременно у набережныхъ порта могло быть погружено около 45 милліоновъ пудовъ и
- 3) Распространить портовыя территоріи, причемъ проектомъ работъ первой очереди расширеніе торговой территоріи для мѣстныхъ складовъ намѣчается въ 56.200 кв. саж., а всего новыхъ площадей въ порту, по окончаніи всѣхъ работъ по землечерпаніямъ, будетъ образовано 514.800 кв. саж.

Общая строительная стоимость предположенныхъ въ С.-Петербургскомъ порту работъ, показанныхъ на прилагаемомъ планѣ по расширенію и углубленію гаваней, устройству новыхъ линій причала и образованіи портовыхъ территорій—исчислена въ 12.650.000 рублей. Сумма эта нынѣ ассигнована Законодательными Учрежденіями.

Съ окончаніемъ поименованныхъ работъ С.-Петербургскій портъ, дѣятельность котораго неразрывно связана съ торговою жизнью столицы, вступить въ новый періодъ существованія, причемъ интересы производителей сельско-хозяйственной промышленности обширныхъ раіоновъ Европейской Россіи и Сибири, поставляющихъ свои продукты на міровые рынки черезъ его посредство, будутъ вполне обслужены.

Инициатива
Академіи
Художествъ.

Безсистемность мѣропріятій С.-Петербургской Городской Управы, касающихся частичныхъ измѣненій и переустройствъ старыхъ частей города, и случайность возникновенія проектовъ по украшенію столицы, обратили на себя вниманіе ИМПЕРАТОРСКОЙ Академіи Художествъ. Возникъ вопросъ—есть ли вообще у нашего Городского Управленія общій обдуманнй планъ всѣхъ требуемыхъ переустройствъ города.

Дѣйствительный Членъ Академіи Л. Н. Бенуа вошелъ съ особою по сему дѣлу запискою въ Собраніе Академіи, состоявшееся 21-го апрѣля 1908 года.

„Каждый большой городъ,—заявляетъ авторъ записки,—особенно столичный, съ неизбѣжными измѣненіями условій жизни, а, главное, съ его ростомъ, неминуемо требуетъ временами капитальныхъ переустройствъ и расширеній въ зависимости отъ надвигающихся потребностей. Всѣ работы по преобразованію городовъ необходимо приводить въ исполненіе по заранѣ составленнымъ планамъ и въ порядкѣ росписанія очереди работъ на многіе годы впередъ“. Переустройство Парижа, по мнѣнію Л. Н. Бенуа, можетъ служить въ этомъ отношеніи наилучшимъ примѣромъ, такъ какъ, независимо отъ тысячи различныхъ условій жизни этого мірового города, при всѣхъ современныхъ техническихъ устройствахъ, внѣшній видъ его сохраняется тотъ, начало котораго слѣдуетъ отнести къ болѣе раннему времени и, главнымъ образомъ, къ концу XVII и XVIII столѣтій. Новый, широко задуманный и обработанный, планъ приспособленій къ массовому движенію и разъѣзду всѣхъ родовъ экипажей и пѣшеходовъ даль Парижу возможность и теперь провести метрополитэнъ по тѣмъ же главнымъ магистральямъ города.

Что же мы видимъ у насъ? Все, что предпринимается, носитъ случайный характеръ и не стремится вовсе сохранить въ главныхъ чертахъ типичность города. Между тѣмъ, общій планъ нашей столицы былъ прекрасно задуманъ, впоследствии обстроенъ великолѣпными монументальными зданіями и представлялъ всѣ данныя для дальнѣйшей обработки и благоустройства.

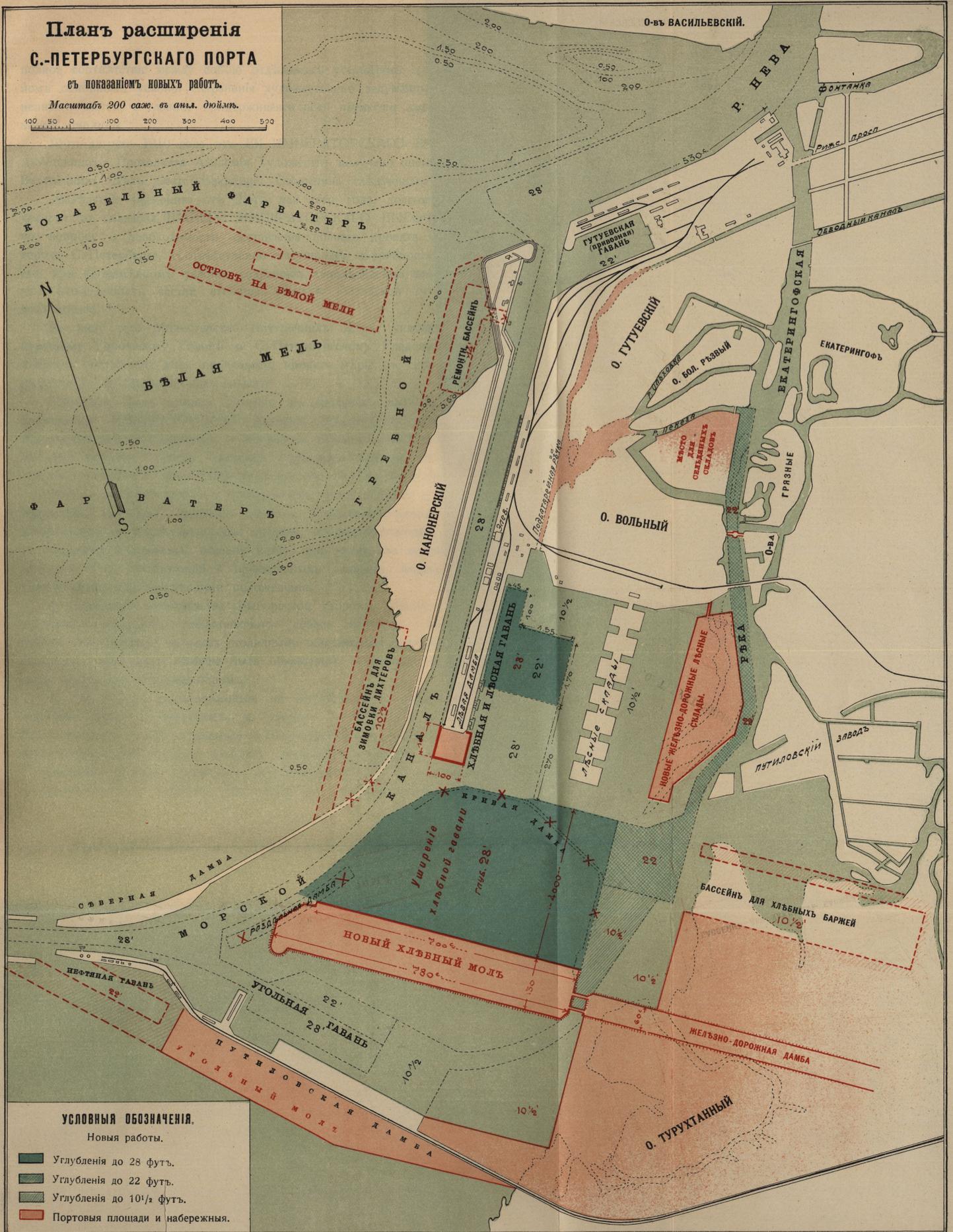
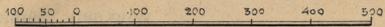
Л. Н. Бенуа обращаетъ затѣмъ вниманіе Академіи на неустройство нашихъ каналовъ, имѣющихъ громадное экономическое значеніе, на безобразныя пристанища барокъ у роскошныхъ набережныхъ Невы и на состояніе столь важнаго воднаго пути какъ Обводный каналъ, представляющій собою сплошную, узкую клоаку.

Заслушавъ записку, Собраніе постановило просить АВГУСТЪЙШАГО Президента предложить С.-Петербургскому Городскому Управленію предпринять, не откладывая въ долгій ящикъ, составленіе проекта оборудованія города, въ зависимости насущныхъ потребностей и роста его, и въ

Планъ расширения С.-ПЕТЕРБУРГСКОГО ПОРТА

съ показаніемъ новыхъ работъ.

Масштабъ 200 саж. въ англ. дюймъ.



УСЛОВНЫЯ ОБОЗНАЧЕНІЯ.

Новыя работы.

- Углубленія до 28 футъ.
- Углубленія до 22 футъ.
- Углубленія до 10 1/2 футъ.
- Портовые площади и набережныя.

полное соотвѣтствіе между собою отдѣльныхъ устройствъ, при непремѣнномъ основномъ условіи сохраненія художественно задуманныхъ и исполненныхъ частей, а главное придерживаясь всей *прелести характеристикъ нашей столицы*.

10-го августа 1910 года отъ ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Августѣйшаго Президента Академіи Художествъ получено письмо Министра Внутреннихъ Дѣлъ Статсъ-Секретаря Столыпина слѣдующаго содержания;

„Вслѣдствіе рескрипта отъ 21-го мая сего года, долгомъ поставляю довести до свѣдѣнія ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА, что по вопросу о необходимости составленія полного проекта оборудованія города С.-Петербурга, соотвѣтственно насущнымъ потребностямъ и росту его, при непремѣнномъ условіи сохраненія художественно задуманныхъ и уже исполненныхъ частей столицы, рѣшенія Городской думы еще не послѣдовало.

Въ виду сего Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, указавъ С.-Петербургскому Городскому Головѣ и С.-Петербургскому Градоначальнику на важность настоящаго дѣла, предложило принять мѣры къ скорѣйшему его разрѣшенію въ благопріятномъ смыслѣ“.

Городская Дума приняла рѣшеніе, въ которомъ высказывается, что предложеніе ИМПЕРАТОРСКОЙ Академіи Художествъ признается къ исполненію несвоевременнымъ и могущимъ стѣснить частную инициативу въ дѣлѣ развитія столицы, Городское Управленіе упустило изъ виду, что частная инициатива нерѣдко направлена противъ общихъ интересовъ.

Работы по переустройству центральныхъ частей столицы и развитію ея территории, съ цѣлью заселенія окраинъ, Городское Управленіе должно распредѣлить на послѣдовательныя очереди, по разработанному, совмѣстно съ Академіей Художествъ, общему плану, при этомъ, на основаніи изложенныхъ выше соображеній и приведенныхъ данныхъ, надлежитъ руководствоваться нижеслѣдующими положеніями:

I) Свободныя пространства Выборгской стороны, Лѣснаго и Полустровскаго участковъ представляютъ собою наиболѣе благопріятныя условія, для заселенія таковыхъ столичными обывателями средняго достатка. Означенныя мѣстности должны быть обязательно соединены съ центральными кварталами метрополитэнномъ.

II) Мѣстности, расположенныя на пространствахъ между лѣвымъ берегомъ Невы и взморьемъ, а именно: Александро-Невская часть, Шлиссельбургскій, Александровскій и Новопетергофскій пригороды, занятыя желѣзнодорожными линіями, заводами, фабриками, складами и портовыми устройствами—должны оставаться въ распоряженіи желѣзныхъ дорогъ, промышленности и торговли. Въ виду сего, большинство заводскихъ

Очередныя
работы по
переустройству
столицы.

рабочихъ, желѣзнодорожные служащіе и крестьяне, составляющіе болѣе 50% населенія С.-Петербурга, будутъ заселять эти окраины, сообщеніе съ которыми центральныхъ частей столицы будетъ совершаться по желѣзнодорожнымъ линіямъ и по Невской пригородной дорогѣ. Въ ближайшемъ будущемъ Петергофскій участокъ и мѣстности на берегу взморья — Лигово, Стрѣльна, Сергіево и до Петергофа — будутъ обслужены Ораніенбаумскою электрическою желѣзною дорогою, соединенною съ сѣтью городскихъ трамваевъ.

III) Приѣмное зданіе поѣздовъ линій Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ перевозится большая половина всѣхъ пригородныхъ пассажировъ, должно быть перенесено ближе къ центру города — на Троицкую площадь и къ новому вокзалу устроенъ проѣздъ по перекрытому Крюкову каналу.

IV) Проекты преобразованія центральныхъ частей надлежитъ разрабатывать въ соотвѣтствіи съ требованіями улучшенія санитарныхъ условій столицы. вмѣстѣ съ тѣмъ ширина новыхъ улицъ должна быть достаточной для свободнаго передвиженія двухпутныхъ трамваевъ и экипажей. Въ первую очередь работъ этого разряда необходимо поставить устройство проѣздовъ, разгружающихъ Невскій, Вознесенскій, Каменноостровскій проспекты и Садовую улицу.

V) Метрополитэнъ въ С.-Петербургѣ можетъ быть устроенъ преимущественно возвышеннаго надъ горизонтомъ улицъ типа, на металлическихъ столбахъ, желѣзо-бетонныхъ эстакадахъ и насыпяхъ съ подпорными стѣнками, въ мѣстностяхъ, мало заселенныхъ. Главная линія метрополитэна, охватывающая городъ съ восточной его стороны, должна быть построена отъ новаго вокзала Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, по намѣченному выше направленію, до новаго вокзала — общаго для метрополитэна и Сестрорѣцкой ж. д. — на Выборгской сторонѣ, съ вѣтвями: къ Загородному проспекту, по Семеновскому плацу и къ Фонтанкѣ, противъ Итальянской улицы, по проектируемому проѣзду, параллельному Невскому проспекту. Строющаяся соединительная вѣтвь Имперскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Финляндскими сдѣлается, со временемъ, вторымъ внѣшнимъ полукольцомъ Петербургскаго метрополитэна. Сообщеніе между отдѣльными частями города и окраинами, не вошедшими въ сферу тяготѣнія къ метрополитэну, должно быть обеспечено созданіемъ обширной сѣти трамваевъ.

VI) Проѣзды съ мостовъ черезъ Неву на лѣвый ея берегъ должны быть продолжены: для Николаевского моста перекрытіемъ Крюкова канала, для Троицкаго моста — устройствомъ аллеи, чрезъ Царицынъ лугъ, для Охтенскаго моста — созданіемъ новаго проспекта, по направленію къ Кирочной улицѣ. Между Охтенскимъ и Александровскимъ мостами имѣетъ

быть построены шестой постоянной через Неву мостъ, который будетъ служить какъ для проѣзда экипажей изъ Полюстрова через Орловскую улицу, Суворовскій проспектъ до Невскаго, такъ и для метрополитэна.

VII) На оставшихся свободными пространствахъ застроенныхъ частей города должны быть устроены сады, скверы и спортивные площадки. Большой городской спортивный паркъ (стадионъ) долженъ быть созданъ въ мѣстностяхъ между Лѣснымъ Корпусомъ, Удѣльнымъ паркомъ и скаковымъ ипподромомъ; къ послѣднему долженъ быть устроенъ отъ Строгановскаго моста прямой широкій проѣздъ.

VIII) На свободныя окраинныя земли необходимо переносить постепенно, находящіяся нынѣ въ земельныхъ центральныхъ участкахъ, промышленныя предприятия, казармы, больницы и закрытыя учебныя заведенія.

Кромѣ изложенныхъ предположеній, Городскому самоуправленію слѣдовало бы заняться неотлагательно устройствомъ центрального рынка. Рынки въ С.-Петербургѣ — болѣе чѣмъ неудовлетворительны, какъ по гигиеническимъ условіямъ храненія и продажи съѣстныхъ припасовъ, такъ и по своимъ размѣрамъ; такъ напр., за недостаткомъ мѣста на Сѣнной площади, провизія продается на открытомъ воздухѣ, вдоль по Обуховскому проспекту и на площади у моста. Лотки, поставленные на мостовыхъ, являются импровизированными, подъ открытымъ небомъ, лавками; трудно себѣ представить, какое количество миллиардовъ микробовъ поглощается небогатыми петербургскими обывателями, вынужденными покупать здѣсь пищевые продукты, въ виду болѣе сходной ихъ цѣны. Центральный рынокъ долженъ быть устроенъ на Семеновскомъ плацу — вблизи Царскосельской станціи, дабы подвозить припасы къ складамъ по желѣзной дорогѣ.

Ужасны въ С.-Петербургѣ условія перевозки тяжестей: такого института, какъ наши ломовые, не имѣется ни въ одной изъ европейскихъ столицъ. Если увеличить количество выгрузочныхъ мѣстъ на Невѣ и ея притокахъ и устроить нѣсколько новыхъ, товарныхъ желѣзнодорожныхъ станцій, то движеніе ломовыхъ по улицамъ сократится. Для перевозки грузовъ въ ночное время могутъ быть приспособлены метрополитэнъ и трамвай.

Задачъ по преобразованію и работъ по ихъ исполненію имѣется въ С.-Петербургѣ великое множество, но ранѣе всего должно быть осуществлено все, что имѣетъ непосредственное отношеніе къ охраненію здоровья гражданъ, — и въ первую голову водоснабженіе и канализація столицы.

По балансу счетовъ Городского самоуправления на 1-е января 1912 года, стоимость недвижимаго имущества С.-Петербурга опредѣлена въ суммѣ 230.546.646 рублей; счетъ движимаго имущества на то же число составилъ 22.417.417 рублей, а наличныя средства достигли 24.345.336 рублей.

Финансовое
положеніе
С.-Петербурга.

Счетъ облигаціонныхъ займовъ города опредѣлился въ 89.209.975 рублей, по которымъ ежегодныя уплаты процентовъ и погашенія составляютъ 4.785.247 рублей, или на одного городского жителя около 2 руб. 40 коп. въ годъ. Задолженность, слѣдовательно, незначительная.

Надо отдать справедливость Столичному Городскому Управленію, что бюджеты составлялись имъ весьма осторожно. Вызывалось это тѣмъ обстоятельствомъ, что дефициты по статьямъ смѣты экстраординарныхъ расходовъ, главнымъ образомъ, на борьбу съ проявленіями эпидемій, были явленіемъ хроническимъ. При нормальныхъ условіяхъ, въ которыхъ совершилось исполненіе бюджета въ 1911 году, доходы города,—обыкновенные и изъ специальныхъ средствъ,—превысили расходы всѣхъ категорій,—обыкновенныхъ и чрезвычайныхъ,—на крупную сумму 775.450 рублей.

По смѣтѣ на 1912 годъ предположено къ поступленію всего 41.309.475 рублей, на 1.948.452 рубля болѣе, чѣмъ въ 1911 году ¹⁾.

Доходы, исчисленные по отдѣльнымъ параграфамъ проекта смѣты, были опредѣлены Городскою Управою въ слѣдующихъ цифрахъ, по сравненію со смѣтнымъ назначеніемъ за 1911 годъ.

Параграфы.	НАИМЕНОВАНИЕ ДОХODOBЪ.	По проекту смѣты на 1912 годъ.			По смѣтѣ на 1911 годъ.		
		Предположено къ поступленію.		% отноше- ніе къ об- щей суммѣ доходовъ.	Предположено къ поступленію.		% отноше- ніе къ об- щей суммѣ доходовъ.
		Рубли.	К.		Рубли.	К.	
I	Сборъ съ недвижимыхъ имуществъ	7.118.000	—	17,231	6.931.000	—	17,609
II	Сборы съ торговли и промысловъ	3.522.732	30	8,528	3.432.634	05	8,721
III	Сборы съ лошадей и экипажей частныхъ лицъ и собакъ	304.000	—	0,736	298.000	—	0,757
IV	Пошлины разныхъ на- именованій	888.860	—	2,152	871.200	—	2,213
V	Съ городскихъ иму- ществъ и оброчныхъ статей	4.315.064	40	10,446	3.555.390	64	9,033
VI	Съ городскихъ соору- женій (предпріятій) . .	22.908.396	30	55,455	22.204.889	81	56,413
VII	Пособія городу и воз- вратъ расходовъ . . .	2.061.422	64	4,990	1.944.908	21	4,941
VIII	Разныя поступленія . .	191.000	—	0,462	123.000	—	0,313
	Итого	41.309.475	64	100,0%	39.361.022	71	100,0%

¹⁾ Бюджетъ Петербурга на 1913 годъ опредѣлился въ слѣдующихъ цифрахъ: доходъ — 44.325.112 руб., расходъ — 43.809.619 руб.; чистый остатокъ въ 522.493 руб.; при этомъ предвидѣны отчисленія въ запасный капиталъ 436.073 руб.; на покрытие позайствованій изъ прежнихъ займовъ — 1.038.320 руб. и въ возобновительные фонды трамваевъ и телефоновъ — 2.000.000 руб.

Такимъ образомъ на душу населенія С.-Петербурга ежегодные расходы составляютъ нынѣ около 21 рубля;— сумма для столичнаго города весьма незначительная (Парижъ около 50 рублей, Нью-Йоркъ 60 рублей).

Въ виду неотложности исполненія капитальныхъ работъ по благоустройству города, покрытія произведенныхъ уже расходовъ и устройства линій трамваевъ второй очереди, протяженіемъ болѣе 75 верстъ,—Комиссіею по изысканію способовъ къ коренному улучшенію финансовъ С.-Петербурга разработана схема новаго облигаціоннаго займа по счету VIII въ номинальной суммѣ 68.500.000 рублей.

Обращаясь къ рассмотрѣнію вопроса объ источникахъ покрытія платежей по предстоящему займу, Комиссія указываетъ, что большая часть предполагаемыхъ затратъ предназначается на производительныя нужды, осуществленіе которыхъ окупить расходы по платежу процентовъ и погашенія. Эти затраты выражаются въ общей суммѣ около 41 милл. дѣйствительныхъ, или 45 милл. рублей номинальныхъ, считая потери при реализаціи займа. Ежегодные платежи по остальной части займа, въ размѣрѣ 23,5 милл. рублей, въ суммѣ 1.116.000 рублей, должны быть отнесены на общія городскія средства, и ближайшимъ источникомъ ихъ покрытія должно послужить повышеніе оцѣночнаго сбора послѣ генеральной переоцѣнки недвижимыхъ имуществъ, каковая переоцѣнка должна увеличить доходъ города не менѣе какъ на два милл. рублей.

Произведенною въ 1902 году оцѣнкою стоимость недвижимыхъ имуществъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ въ С.-Петербургѣ, опредѣлена въ суммѣ 684 милл. рублей, а казенныхъ въ 876 милл. рублей, изъ которыхъ оцѣночный сборъ въ доходъ города платили имущества, въ общей сложности оцѣненные въ 21 милл. рублей. Несомнѣнно, что въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ стоимость частныхъ недвижимыхъ имуществъ возросла болѣе значительно, чѣмъ казенныхъ. Положеніе остается, тѣмъ не менѣе, ненормальнымъ, ибо жители С.-Петербурга несутъ тягость оцѣночнаго сбора, составляющаго около 18% всего городского бюджета, въ двойномъ размѣрѣ противъ тѣхъ нормъ, которыя приходились бы на ихъ долю, если бы оцѣночный сборъ распредѣленъ былъ равномѣрно между частновладѣльческими и казенными имуществами.

Этимъ не ограничивается явно несправедливое положеніе, въ которое поставленъ городъ въ отношеніи воспособленій казнѣ. Стоимость городскихъ имуществъ, которыми пользуются Правительственныя учрежденія, опредѣляется почти въ семь милліоновъ рублей. По отчету объ исполненіи смѣты С.-Петербурга за 1911 годъ, участіе города въ расходахъ по содержанію Правительственныхъ учреждений составило 804.422 рубл., расходы по

содержанію войскъ выразились въ 491.358 рублей, а городской полиціи въ 1.882.160 рублей.

Всѣ эти расходы, по существу, должны быть относимы за счетъ казны.

Коренное
улучшеніе
финансоваго
положенія
С.-Петербурга.

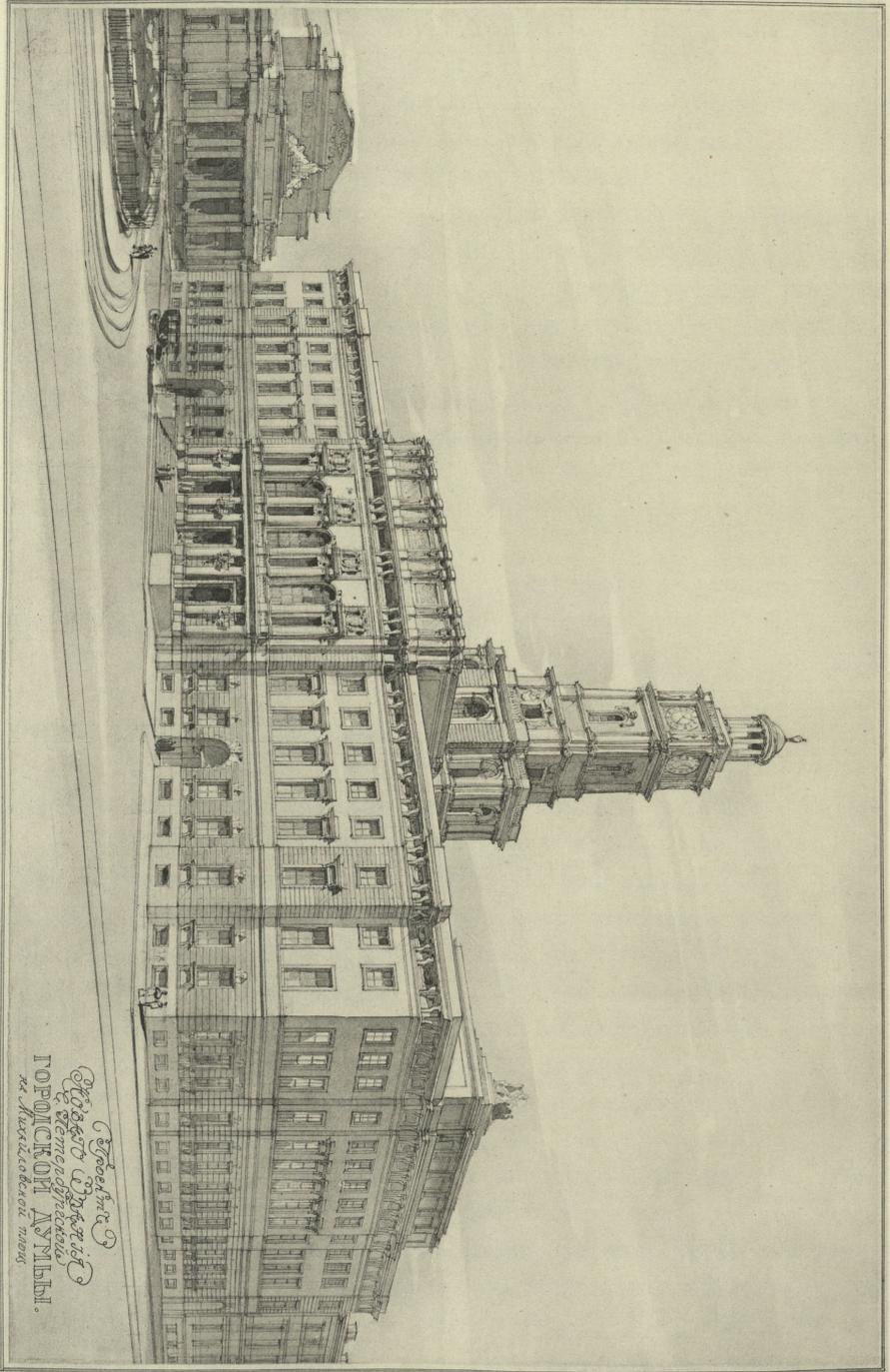
Тяжесть несомыхъ городами общегосударственныхъ расходовъ и трудность изысканія новыхъ источниковъ доходовъ непосильны даже богатѣйшей Москвѣ. Въ цѣляхъ улучшенія финансоваго положенія городовъ, Государственной Думою третьяго созыва, въ порядкѣ законодательной инициативы, внесенъ цѣлый рядъ законопроектовъ, имѣющихъ весьма большое значеніе для коренного улучшенія финансовъ. Въ первую очередь поставлено *законодательное предположеніе* объ измѣненіи ст. 128 Гор. Положенія, *въ смыслъ предоставленія городамъ права облагать оцѣночнымъ сборомъ казенныя и нѣкоторыя иныя имущества*, нынѣ отъ этого сбора изъятія. Разработку соотвѣтственнаго законопроекта изъявило согласіе принять на себя Министерство Внутреннихъ Дѣлъ. Новый законъ долженъ разрѣшить одновременно сложный вопросъ объ обложеніи городами имуществъ, принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ.

Третьею Государственной Думою намѣченъ законопроектъ объ изысканіи мѣръ къ принятію полностью за счетъ казны расходовъ по квартирному довольствію войскъ. Весьма важнымъ для интересовъ С.-Петербурга является **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденный законъ о предоставленіи Городскимъ Управленіямъ права устанавливать сборы съ домовладѣльцевъ *и требовать обязательнаго присоединенія къ городской канализаціи*. Заемъ, который для сей цѣли придется заключить С.-Петербургу, на основаніи означеннаго закона, будетъ консолидированъ доходами отъ эксплуатаціи предпріятія канализаціонной сѣти.

Въ виду тяжелаго финансоваго положенія нашихъ городовъ, нѣтъ сомнѣнія, что Государственная Дума четвертаго созыва будетъ руководствоваться тѣми же начинаніями въ отношеніи улучшенія городскихъ финансовъ, какъ и третья Дума, и удѣлитъ особое вниманіе вопросу о коренномъ улучшеніи финансоваго положенія столицы.

Права
С.-Петербурга.

С.-Петербургъ имѣетъ право на помощь всего государства. Имѣя за собою громадный Hinterland, соединенный съ нимъ водными сообщеніями и желѣзными путями съ Поволжьемъ и Сибирью, С.-Петербургъ сдѣлался нынѣ главнымъ этапнымъ пунктомъ для всѣхъ, ѣдущихъ на Дальній Востокъ. Шестьдесятъ процентовъ населенія С.-Петербурга живутъ производительнымъ трудомъ, и чиновники—многочисленные обитатели города—нужны государству. С.-Петербургъ—столица Имперіи, переживающей эпоху политической и экономической эволюціи, какой не было въ исторіи Россіи,—долженъ испытать на себѣ ея просвѣтительное дѣйствіе, имѣющее



засвидѣтельствовать передъ всѣмъ міромъ о проснувшемся среди гражданъ россійской столицы единеніи. С.-Петербургъ—Великій Воспитатель притекающаго къ нему со всѣхъ концовъ Россіи юношества, которому онъ долженъ дать не только научныя познанія, но и привить ему потребность культурнаго бытія, дабы ростки этой культуры были перенесены затѣмъ по лицу всей земли русской. Для благоустройства С.-Петербурга должны быть изысканы средства, и нынѣ, предъ началомъ огромныхъ работъ по канализаціи, надлежитъ установить главныя задачи его преобразованія и развитія, притомъ въ такихъ размѣрахъ, чтобы потребности будущихъ поколѣній были широко удовлетворены.

Государственная наша роспись и бюджеты нашихъ городовъ предусматриваютъ лишь небольшія ассигнованія на цѣли эстетическія. Разумною эту экономію называть не приходится, ибо расходы этого порядка въ конечномъ результатѣ имѣютъ большое практическое значеніе. Образы прекраснаго, воспроизводимые въ издѣліяхъ и сооруженіяхъ, увеличиваютъ цѣнность народнаго труда.

Дѣло у насъ не легкое для архитекторовъ и художниковъ—добыть кредиты на украшеніе площадей и улицъ; руководители казенныхъ и частныхъ учрежденій безжалостно отвергаютъ всякія попытки въ этомъ направленіи; между тѣмъ, ни въ одной области просвѣтительной дѣятельности нельзя вліять на мысли и чувства массы населенія столь облагораживающимъ образомъ, какъ въ созиданіи въ городахъ художественныхъ образцовъ скульптуры и зодчества. Русскій народъ во всѣ времена любовно цѣнилъ красу своихъ городовъ; яркія описанія великолѣпнѣйшаго града Святого Владиміра и Господина Великаго Новгорода намъ оставлены на былинахъ, и сложены пѣсни во славу Златоглавой Москвы.

Красота Петербурга—это державная Нева въ гранитномъ одѣяніи, водный просторъ ея отвѣтвленій съ островами, окаймленными деревьями, листва которыхъ не увядаетъ въ теченіе многихъ мѣсяцевъ, несравненный Невскій проспектъ, стягивающій огромную дугу Невы, обширныя площади, великолѣпные храмы, дворцы и памятники. Рѣдкая красота С.-Петербурга создавалась трудами ея Основателя и цѣлой плеяды Правителей и художниковъ, непрерывно, въ теченіе полутора столѣтій. Еще въ началѣ прошлаго вѣка Пушкинъ восхищался строгостью и стройностью Петрограда. Въ теченіе послѣднихъ пятидесяти лѣтъ населеніе столицы увеличилось въ четыре раза, территория ея расширилась, но улицы и площади потеряли строгость стиля и стройность линій.

Означенный полувѣковой періодъ жизни столицы совпадаетъ съ эпохою великихъ реформъ освобожденія крестьянъ, установленія гласнаго суда, дарованія правъ городского и земскаго самоуправленія; наступило, наконецъ,

Расходы по
украшенію
русскихъ
городовъ.

Красота
С.-Петербурга.

17-е октября,—и ни одно изъ этихъ событій не получило въ столицѣ достойнаго выраженія въ формахъ архитектурныхъ, увѣковѣченныхъ камнемъ и металломъ. Зданія Судебныхъ установленій и Городская Дума, по размѣрамъ своихъ помѣщеній, не отвѣчаютъ элементарнымъ требованіямъ удобства и гигиены, а по внѣшнему виду не заслуживаютъ чести быть символическими выразителями великихъ началъ правосудія и свободнаго единенія гражданъ. Мѣсто для постройки зданія Судебныхъ установленій намѣчено на проѣздѣ Императора Николая II. Городскую Думу имѣлось въ виду построить на Михайловской площади. На очередь долженъ быть поставленъ вопросъ о выборѣ мѣста для постройки зданія Государственной Думы.

Послѣднее полустолѣтіе было не только для С.-Петербурга, но и для всей Россіи переходнымъ временемъ; старая дисциплина и регламентація во всѣхъ областяхъ общественной и государственной жизни уступила мѣсто свободнымъ начинаніямъ; между тѣмъ, граждане и горожане не прониклись въ достаточной мѣрѣ сознаніемъ, что благополучіе и красота городовъ достигаются общими усиліями и жертвами. Каждый строилъ, какъ это ему нравилось; отсюда — разнообразіе размѣровъ домовъ, ихъ стилей и окрасокъ, производящихъ впечатлѣніе пестроты и незаконченности...

Былыя времена величаваго созидательства С.-Петербурга успѣли оставить намъ въ наслѣдство ряды удивительныхъ твореній зодчества и два одухотворенные памятника: Гигантъ на бронзовомъ конѣ, повелительно указывающій молодой Имперіи путь къ славѣ, вѣчно рвется къ стихіи морской, пренебрегая опасною злобою завистливой змѣи,—и Ангелъ надъ колонною Александра Благословеннаго, возносящій къ небу молитвы о благоденствіи Россіи.

Заключенія.

Дѣло преобразованія С.-Петербурга выдвигаетъ сама жизнь, такъ какъ быстрый ростъ населенія столицы и ея пригородовъ вызываетъ необходимость распространенія городской территоріи для устройства новыхъ жилыхъ кварталовъ. Исполненіе намѣченныхъ въ настоящемъ изслѣдованіи переустройствъ центральныхъ частей города, и улучшенія условій средствъ сообщенія съ окраинами—представляется цѣлесообразнымъ произвести въ зависимости отъ порядка осуществленія предрѣшенныхъ Городскимъ Управленіемъ и Правительственными учрежденіями работъ по устройству канализаціи, перенесенію казармъ и больницъ, перестройкѣ вокзаловъ и расширенію порта. Расходы на покрытіе означенныхъ работъ должны быть отнесены частью на счетъ казны, частью на счетъ города.

Законоположенія, имѣющія цѣлью коренное улучшеніе финансовъ городовъ и земствъ, дадутъ С.-Петербургу, какъ то выяснено выше, отъ 10 до 12 милліоновъ рублей ежегодныхъ поступленій, которыя консолидируютъ городскіе займы въ размѣрѣ отъ 200 до 250 милліоновъ рублей. Съ увѣренностью можно сказать, что расходы по приобрѣтенію городомъ земель, съ цѣлью планомѣрнаго заселенія окраинъ, постройка трамвайныхъ линій, метрополитѣна, новаго водоснабженія, устройство проектированныхъ улицъ, площадей, садовъ и парка—не превзойдутъ половины этой суммы; при этомъ большинство поименованныхъ затратъ производительны и увеличатъ городскіе доходы, а стоимость приобрѣтенныхъ земель сильно возрастетъ. Расходы по устройству и эксплуатаціи канализаціонной сѣти будутъ оправдываться обязательными взносами за пользованіе таковою.

Густота заселенности многихъ центральныхъ кварталовъ достигаетъ въ настоящее время такихъ предѣловъ, при которыхъ немисливо охранить гигиеническія условія существованія значительной части населенія столицы. Такое ненормальное положеніе создавалось въ С.-Петербургѣ постепенно. Вслѣдствіе отсутствія постоянныхъ мостовъ черезъ Б. Неву, въ теченіи почти двухъ столѣтій заселялись почти исключительно городскія площади лѣваго ея берега ¹⁾. Городъ росъ вверхъ, тяготѣя къ набережнымъ рѣкѣ и каналамъ, представлявшихъ не только источники снабженія водою, но и болѣе удобные пути сообщенія, чѣмъ плохо мощенныя или невмощенныя улицы. Сооруженіе моста, проектируемаго между мостами Александровскимъ и Охтенскимъ, вмѣстѣ съ устройствомъ метрополитѣна по намѣченной трассѣ, приобщитъ къ городу огромныя пространства незатопляемыхъ территорій праваго берега Невы, на которыхъ должны возникнуть новые жилые участки. Образуется процессъ послѣдовательнаго *разселенія* центральныхъ кварталовъ, который превратитъ ихъ, со временемъ, въ торговые раіоны.

Стѣсненія, испытываемыя при передвиженіяхъ экипажей и трамваевъ по улицамъ въ частяхъ, расположенныхъ между Фонтанкою и Б. Невою, и по Каменноостровскому проспекту, — указываютъ на необходимость устройства въ ближайшемъ будущемъ проѣздовъ, параллельныхъ существующимъ артеріямъ. Къ работамъ этого порядка надлежитъ приступить неотлагательно, ибо быстрота перемѣщеній въ предѣлахъ большого го-

¹⁾ Изъ приложеннаго между стр. 32—33 плана С.-Петербурга 1762 года усматривается, что въ теченіе 150 лѣтъ площади лѣваго берега Невы, занятыя строеніями, увеличились незначительно.

рода—влиятельный факторъ его обогащенія. Разгрузка Садовой улицы и Вознесенскаго проспекта достигается наиболѣе цѣлесообразнымъ образомъ, засыпкою и перекрытіемъ каналовъ Екатерининскаго и Крюкова.

Самымъ важнымъ дѣломъ, тѣсно связаннымъ съ преобразованіемъ столицы, представляется вопросъ жилищный. Заслуживающія полнаго уваженія попытки „Товарищества борьбы съ жилищной нуждой“ ¹⁾ успѣха не имѣли, ибо частной инициативы въ этомъ дѣлѣ недостаточно. Жилищный вопросъ въ столицѣ есть вопросъ государственный. Правительство должно озаботиться постройкой жилыхъ домовъ для лицъ служилаго сословія и, при содѣйствіи Городскаго Управленія и общественныхъ организацій, создать возможно льготныя условія долгосрочнаго кредита, на выстройку домовъ для отдѣльныхъ лицъ и группъ обывателей, которые пріобрѣли въ собственности земельные участки и выразили готовность подчиниться выработаннымъ строительнымъ условіямъ, въ чертѣ города и на его окраинахъ.

Потребность приданія С.-Петербургу болѣе культурнаго и художественнаго облика выражается за послѣдніе годы въ обществѣ и печати съ особою интенсивностью, являясь какъ бы призывомъ, обращеннымъ къ городскимъ дѣятелямъ—проявить во внѣшнихъ формахъ благоустройства столицы тѣ начала *обновленія*, въ которыя вѣритъ вся страна. Стремленія эти должны быть удовлетворены, и С.-Петербургъ преобразованъ въ условіяхъ, создавшихъ благополучіе городовъ Западной Европы, основанныхъ на развитіи элементовъ **Здоровья, Общенія и Красоты.**

¹⁾ Недвижимое имущество Товарищества стоимостью около 700 тысячъ рублей сильно задолжено.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	стр.
I) Основы развитія современныхъ городовъ	7—23
II) Задачи преобразованія С.-Петербурга.	
1) Площади и заселенность города и пригородовъ	27
2) Окрестности С.-Петербурга	29
3) Движеніе населенія	30
4) Распланированіе столицы	31
5) Жилищный вопросъ	33
6) Мѣры оздоровленія столицы	35
7) Желѣзнодорожные вокзалы	37
8) Новые желѣзные пути въ окрестностяхъ С.-Петербурга	38
9) Подвижность населенія	39
10) Линіи трамваевъ 2-й очереди	40
11) Устройство путей большой скорости	41
12) Трасса метрополитѣна	43
13) Предшествовавшіе проекты	45
14) Стоимость метрополитѣна 1-й очереди	49
15) Доходность метрополитѣна	51
16) Сообщенія центральныхъ раіоновъ съ окраинами и пригородами	53
17) Выборъ мѣста для постройки новаго вокзала С.-З. ж. д.	54
18) Сообщение новаго вокзала съ центромъ города	56
19) Устройство площади передъ новымъ вокзаломъ	57
20) Раціональность производства муниципалитетомъ земельныхъ операцій	58
21) Перекрытіе Крюкова канала	—
22) Проѣздъ Императора Николая II	59
23) Разгрузка Невского проспекта	61
24) Кленовая аллея и Царицынъ лугъ	63
25) Второй Каменноостровскій проспектъ	64
26) Проѣздъ къ ипподрому	65
27) Переустройства Выборгской стороны	—
28) Пеньковъ буня и городской питомникъ	66
29) Переустройство Дворцовой площади	67
30) Новое Адмиралтейство и Новая Голландія	68

	стр.
31) Перенесение казармъ и больницъ на окраины	68
32) „Новый Петербургъ“	69
33) Расширение С.-Петербургскаго порта	70
34) Инициатива Академіи Художествъ	72
35) Очередныя работы по переустройству столицы	73
36) Финансовое положеніе С.-Петербурга	75
37) Коренное улучшеніе финансоваго положенія С.-Петербурга	78
38) Права С.-Петербурга	—
39) Расходы по украшенію русскихъ городовъ	79
40) Красота С.-Петербурга	—
41) Заключение	80

