



От Сергиевского трамвая до ЛРТ

Галина МАНОШКИНА, член Союза краеведов России

На рубеже XIX–XX веков Москва стремительно меняла свой облик. Ритм её жизни ускорялся: менялась социальная, промышленная и торговая среда. Развитию Москвы способствовал промышленный подъём 90-х годов XIX века. Технический прогресс широко шагнул в московскую промышленность. Электричество стали использовать для модернизации конно-железных дорог, запуская вагоны на электротяге.

Выгоды от начала эксплуатации трамвайных сетей становятся ощутимы в разных районах Москвы, что впоследствии привело к развитию транспорта и в губернии. Например, в Московской Земской Губернской Управе рассматривался вопрос о проведении трамвайных путей до Троице-Сергиевой лавры. В 1909 году там же была опубликована заметка о том, что вопрос о трамвае от Москвы до Сергиева Посада близится к разрешению.

В начале XX века в пустошах под названием «Вилы и Подлипки» образовался дачный посёлок «Саложниково» и «Ново-Перловка». Выпустили брошюры, где рассказывали о будущей дачной жизни, о местоположении посёлка: «Вся местность, прилегающая к северной стороне к линии железной дороги, а с западной – к Ярославскому шоссе, по которому в самом недалёком будущем ожидается трамвай (т. н. Сергиевский) в Москву, разбита на участки значительно больших размеров, чем в остальных посёлках (не менее полудесятины)...»

Из этой брошюры мы также узнали, что по кромке Ярославского шоссе должен был пройти трамвай! Он назван Сергиевским – значит, конечным пунктом будет ст. Сергиево, то есть пассажиры затем могут направиться в лавру. Оказалось, что, действительно, в недрах архива хранится проект договора 1904 года Дорожного отдела Московской Губернской Земской Управы с коллежским ассессором Александром Михайловичем Пугачевским на устройство по левому обрезу Ярославского шоссе трамвая от Крестовской заставы г. Москвы до границы Сергиева Посада, а всего на протяжении 62,5 версты.

Предлагаю выписки из договора: По всей проектируемой линии предполагалось 7 станций: у Крестовской заставы, при с. Ростокине, Заречной, Пушкино, Талицах, Тишкове и Сергиеве.

Сооружение должно быть окончено на всём протяжении и открыто для движения через 5 лет, а от Крестовской заставы до Пушкино, на протяжении около 30 верст, – в течение 4 лет. Но прежде надо было ещё представить на утверждение чертежи, условия и проекты в Управу, а затем в МВД. Срок определялся в 48 лет со дня получения официального разрешения.

В первые пять лет ничего в пользу Земства не платили, но начиная с 6 года вносить в Губернскую Земскую Управу, в пользу Земства, ежегодную сумму из чистой прибыли в следующем размере: во вторые 5 лет (6–10 лет) – 1/2 %, в течение третьего пятилетия (11–15) – 1%, в продолжении дальнейших 5 лет (16–20) – 2%, в пятилетие от 21 до 25 года – по 3% и, наконец, в следующие за тем годы по срок договора – 4%.

Предприниматель принимает на себя: а) ежегодно уплачивать Земству, по мере отведения земли под сооружение линии, суммы, равные годовой арендной плате, б) оплачивать арендаторам земли их убытки за возможные сносы строений.

По окончании срока договора все возведённые каменные постройки, столбы, провода, кабели, полотно со шпалами и рельсами, платформы станций и все службы, какие для надобностей эксплуатации дороги будут со-



Санция Сергиево.

ружены, поступают в собственность М. Г. Земства. Весь же подвижной состав, машины, котлы и пр. служебные принадлежности, Земство, если пожелает, может приобрести не дороже как за 50% первоначальной стоимости.

Предпринимателю не возбраняется тем или иным способом эксплуатировать избыток электроэнергии, развиваемой центральными станциями трамвая, и прокладывать, без особого вознаграждения Земству, ветки к фабрикам, заводам и имениям.

То есть поступило предложение построить линию доставки пассажиров в Подмоскovie ещё одним способом! Почему?

Главное назначение железных дорог было в обеспечении фабрик и заводов более быстрым способом доставки грузов. Именно грузоперевозки – главная задача строительства. Любое дело должно приносить прибыль. Получение прибыли могло привлечь инвесторов, то есть фабрикантов и заводчиков. Но именно железные дороги способствовали открытию платформ при вновь образуемых дачных посёлках! К грузоперевозкам прибавилось и пригородное движение поездов, но как временное, обслуживавшее дачников лишь в тёплое время года. Однако именно эта позиция подтолкнула сразу несколько компаний одновременно разработать предложения по строительству линий пригородных

трамваев в пределах Московской губернии.

Так вот, чтобы приблизить транспортные средства к многочисленным дачным посёлкам и поселениям, задуман трамвайный скоростной способ сообщения.

Представьте, что, когда паровоз пыхтел и выпускал клубы дыма, уже была задумана электрификация дороги.

Согласования по прокладке Сергиевского трамвая затягивались, но, однако, к 1911 году в министерства финансов и путей сообщения были направлены сразу несколько таких проектов. Самым первым был, конечно, в Сергиев Посад. Станция Мытищи, Лосиноостровская и Пушкино должны были соединиться с ними особыми дополнительными трамвайными ветками.

В 1902 году строительство станции подходило к концу, началась установка столбов для электроосвещения.

Уже осенью 1902 года А.М. Пугачевский был готов включить электроосвещение. Но здесь работы приостановились из-за неясного, но упорного сопротивления Троице-Сергиевой лавры. О причинах этого сопротивления можно лишь догадываться. Опасение лавры мог вызвать тот факт, что часть трамвайной линии предполагалось провести по лаврской земле. Возможно, сыграло свою роль и недоверие к непривычному и шумному виду транспорта. Так или иначе, но Троицкая обитель, не выступая против проекта, не разрешила А.М. Пугачевскому провести электрическое освещение по своей территории, выселила концессионера из своей гостиницы, выдвинула претензии на землю под зданием электростанции.

В конце концов, работы по проекту А.М. Пугачевского были прекращены, а здание центральной электростанции продано частному лицу, у которого его в 1915 году выкупила лавра. Электростанция и столбы, поставленные А.М. Пугачевским, в 1902 году стали памятником неудавшейся попытки технического прогресса в транспортном сообщении и освещении Сергиева Посада, улицы которого и территория самой лавры вплоть до 1913 года освещались керосиновыми фонарями. В здании несостоявшейся центральной электростанции А.М. Пугачевского размещалась служба вневедомственной охраны Посада, а сейчас она принадлежит лавре и там расположен ресторан.

Причём каждый трамвай имел бы вагоны городского типа с тамбурами и двойными оконными рамами. Это позволило бы поддерживать зимой в вагоне температуру 20 градусов. При скорости движения 85 вёрст в час трамвай должен был преодолеть расстояние от Москвы до Сергиева Посада за один час с четвертью, включая время остановок. Сообщалось что министерство готово начать прокладку линий в 1912 году.

По другому проекту трамвайная линия до станции Голицыно нынешнего московско-смоленского направления должна была начинаться от Дорогомиловской или Тверской заставы. Правда, это требовало значительных расходов на сооружение нового моста через Москву-реку. От Дорогомиловской заставы пути шли бы по Можайскому шоссе до села Фили, затем в Кунцево и Немчиновку с завершением у Голицынского городка. В дальнейшем маршрут мог иметь продолжение до Звенигорода.

За проектирование линии трамвая в Подольск длиной в 42 версты, как и до Голицына, взялась Московско-Курская железная дорога. Был разработан подобный маршрут и с направлением на Раменское, причём реальное время проезда из столицы в этот город сократилось

бы с часа до 35 минут. Интересно, что в пригородных трамваях всех направлений не предполагалось предварительно продавать билеты, как на железных дорогах Московского узла. Их нужно было покупать у кондукторов непосредственно в трамвайных вагонах.

По мнению известного в то время инженера Михаила Поливанова, «устройство трамвая в некоторые московские пригороды совершенно окупало бы себя. Тем более что технические условия постройки и эксплуатации такого трамвая значительно разнятся от городского – издержек меньше и дело проще».

Однако Московская городская управа воспрепятствовала всем этим проектам, дав следующее исчерпывающее объяснение: «Пока ещё имеется много свободного места в городской черте, муниципальный транспорт не должен поощрять уход населения за город». Так и не состоялись проекты, задуманные ещё в начале XX века.

Число жителей Москвы и потоки населения из других городов на работу в Москву растут год от года. Город уже захлёбывается от машин, тонет в пробках. Чтобы быстрее добираться до работы, открываются новые станции метро в разных районах Москвы.

Главное управление архитектуры и градостроительства Московской области разработало новый проект, который свяжет в единый транспортный узел аэропорты и даст возможность жителям ещё быстрее добираться до работы в Москве и своих дач в Подмоскovie. Такой транспорт получил название легкорельсового (ЛРТ, или скоростной трамвай).

Вновь через 100 лет идея скоростной трамвая возрождается, и надеемся, что осуществится. Скоростной внеуличный транспорт соединит между собой населённые пункты Московской области, где проживает более 4 млн человек, снизит нагрузку автомобильных дорог на 25% и сократит время перемещения между населёнными пунктами и 5 аэропортами Московского авиационного узла в 3 раза. ЛРТ обеспечит связь между 20 крупными городами Московской области.

Первый пусковой комплекс длиной 74 км соединит между собой города Подольск и Раменское, в которых существует дефицит рабочих мест, с аэропортами «Домодедово» и «Раменское», где есть профицит мест приложения труда. 48 километров первого участка ЛРТ будут проложены по земле, а 26 пройдут по тоннелям, в обход пересечений с железнодорожными путями, водными объектами и автомобильными трассами.

К сожалению, Сергиев Посад в планы строителей легкорельсового транспорта не входит. Но, кто знает, может, идея быстрого проезда к святыне православия и, кстати, к многочисленным дачным поселениям, где имеют свои сады и огороды жители нашего города Королёва, будет осуществлена. Пробки в выходные дни на дорогах Подмоскovie, ох, как огорчают дачников!