



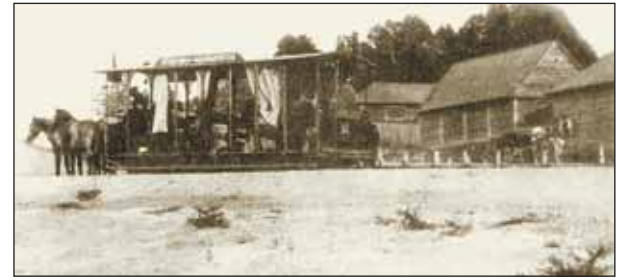
Конка на Бессарабке



Конка на Царской (Европейской) площади, 1891 г.



Конка на Владимирской улице



Конка на линии Крещатик — Васильковская, 1891 г.

Кони на рельсах

**Виталий
КОВАЛИНСКИЙ**

120 лет тому назад, 18 июня 1891 г., в Киеве торжественно отметили начало строительства конной железной дороги. Этому предшествовали более 20 лет рассмотрения коммерческих условий и технических проектов.

Ныне, в начале второго десятилетия XXI в., далеко не каждый сможет сразу пояснить, что такое конная железная дорога, или просто конка. О ней в 31-м полутоме «Энциклопедического словаря» Брокгауза и Ефрона (1895 г.) говорится: «Конножелезные дороги имеют колею из железных (или стальных) рельсов, по которой тяга вагонов производится лошадьми. Кроме этих существенных признаков, случайным свойством конно-железных дорог, зависящим от условий наиболее производительной работы лошадиной силы, является преимущественное применение их в городах и пригородных местностях. Рельсовые пути для конной тяги укладываются в полотне обыкновенных или шоссеподобных дорог или на городских улицах, на которых рядом с рельсовой дорогой происходит также движение обыкновенных экипажей и пешеходов».

Первые проекты конной железной дороги были поданы в Киевскую городскую управу еще в 1869 г., но время для нее тогда еще не наступило. И только в 1885 г. наметились реальные действия — был проведен конкурс предпринимателей на право строительства конки. После этого 15 января 1886 г.

в городской управе все заинтересованные стороны собрались для окончательных переговоров. Представители Брянского рельсопрокатного завода заявили, что одновременное устройство всей запроектированной по городу сети невозможно. Поэтому они предложили вначале провести дорогу в центральных районах. Но потом брянцы все же согласились на прокладку конки на окраинах, если город будет гарантировать устройство парового подъема для соединения конной дороги на Подоле со старым Киевом. Если же нет, то предприниматели были согласны построить две отдельные дороги.

В марте 1886-го военный инженер генерал А. Е. Струве, строитель железнодорожного моста через Днепр, подготовил свой вариант прокладки сети конной железной дороги общей протяженностью 12305 саженей (26 км). Дорога должна была состоять из отдельных участков, каждый длиной от 650 до 1340 саженей. Применительно к современным названиям киевских улиц предлагались такие маршруты: Европейская площадь — пл. Арсенальная, пл. Европейская — пл. Л. Толстого, пл. Толстого — ул. Красноармейская — ул. Щорса, пл. Европейская — Крещатик — Маложиитомирская — Большая Житомирская — пл. Львовская, пл. Европейская — Крещатик — ул. Б. Хмельницкого — И. Франко, ул. И. Франко — вокзал, ул. И. Франко — бульв. Т. Шевченко — Воздухофлотский путепровод, пл. Львовская — пл. Лукьяновская, пл. Европейская — ул. Верхний Вал, ул. Нижний Вал — Константиновская — Кирилловская, пл. Л. Толстого — Крещатик — Б. Хмельницкого — Владимирская — Ярослав Вал — пл. Львовская,

ул. Толстого — Владимирская — Большая Житомирская — пл. Львовская.

Городская дума размышляла не торопясь, но все же, как писала газета «Киевлянин», «после долгих проволочек» вопрос был решен в пользу проекта А. Е. Струве: «Постройку конно-железных дорог в Киеве предоставить предпринимателю Струве. Уполномочить управу заключить со Струве предварительное условие, потребовав от него залог в 30 тыс. руб.». На заседании 29 сентября 1886 г. за это решение было отдано 33 голоса против трех. Протяженность будущей сети конки определили в 23 версты.

Но потом опять последовала задержка почти на 5 лет. Лишь 2 февраля 1891 г. газеты сообщили: «От предпринимателя по устройству конки инженер-генерал-майора Струве поступило прошение в городскую управу об отводе 8 мест в разных частях города для складывания материалов для сооружения конно-железной линии — рельсов, шпал и проч. Как известно, до сих пор было отведено место на Подоле напротив почты. Места, просимые у г-но Струве, расположены по протяжению проектируемой линии».

18 июня 1891 г. в конце Большой Васильковской (Красноармейской) улицы, около усадьбы Чернышева и городских скотобоен, состоялось освящение закладки работ по устройству конной железной дороги. Молебствие совершил священник церкви Св. князя Владимира. Как писали газеты, начальник губернии Л. П. Томара прикрепил молотом и гвоздем рельс к шпале, второй гвоздь вбил вице-губернатор, затем городской голова С. М. Сольский и другие лица. Фактически работы

начали раньше, а это была торжественная церемония, после которой был дан завтрак для около 100 человек, присутствовавших на торжестве, с провозглашением заздравных тостов. К этому дню уже доставили темно-коричневые вагоны с фонарями и звонками, вместимостью 20—25 человек. Один после завтрака был опробован в движении, и вместо лошадей его протянули рабочие, за которых А. Е. Струве провозгласил тост. На торжестве играл военный оркестр.

Прокладка рельс велась одновременно с двух сторон: от нынешней Лыбедской пл. и от Троицкой церкви, стоящей на углу Большой Васильковской и Жилянской. 2 июля «Киевлянин» сообщил, что со стороны Демиевки рельсы уже проложены почти до церкви Св. князя Владимира на углу Владимирско-Лыбедской (Щорса) улицы, а сверху достигли только Троицкого рынка на одноименной площади.

Но уже в 8 час. вечера 18 июля по Большой Васильковской до Крещатика прошел первый пробный вагон конки с «бесплатной публикой». Вагон имел поперечные скамейки и по бокам был открыт, но на случай дождя были предусмотрены специальные занавеси. Появление пассажирского вагона «привлекло многочисленную публику на улицы, а дети целой толпой бежали на перегонку с лошадьми».

Через день газеты сообщили, что «почти на протяжении всего Крещатика устроено полотно, шпалы и рельсы также уложены на значительном расстоянии. Путь по Крещатику имеет двойную линию, между путями установлены электрические фонари». Приближалось время открытия регулярного движения, и 25 июля городская дума

утвердила правила пользования конкой.

«Правом проезда по городским железным дорогам пользуются лишь лица, уплатившие следующие за проезд деньги и получившие от кондуктора билеты. За проезд детей моложе 5 лет, не занимающих отдельных мест и находящихся на руках провожатых, плата не взимается. Не допускаются в вагоны: 1) находящиеся в нетрезвом виде; 2) арестанты в сопровождении конвойных; 3) лица, которые вследствие нечистоты одежды или запаха могут быть неприятны пассажирам, например: трубочисты, маляры, селедочники и т. п. Вход и выход пассажиров допускается только через заднюю площадку вагона. На ступеньках площадок стоять воспрещается. Не допускаются в вагон вещи, имеющие неопрятный вид, марающие платья и издающие дурной запах, а также животные и птицы. Курение табаку внутри вагонов воспрещается. По всей сети городских железных дорог воспрещается сбрасывание на полосу, занимаемую рельсовым путем, всяких предметов, как-то: сору, снега, песка и т. п. Во время движения по улицам все без исключения экипажи, в том числе и извозчичьи, а равно прохожие при приближении вагонов обязаны немедленно сворачивать с пути городских железных дорог. Запрещается состоящей при вагоне прислуге оставлять без присмотра лошадей на местах остановки вагонов. На городских железных дорогах не допускаются служащие к исполнению обязанностей в нетрезвом виде».

30 июля началось движение конки от Демиевки до Большой Жандармской (Саксаганского) улицы. В первый день по этому маршруту проехали 3350 человек. А

через неделю, 6 августа, открылось движение от гостиницы «Европейской» (на ее месте построен Украинский дом) до моста на Демиевке. Журналист газеты «Киевлянин» колоритно поделился своими впечатлениями: «Толпы публики буквально осаждали вагоны, которые были мгновенно наполнены желающими прокатиться. Очень многие из публики, вскакивающие на ходу и выпрыгивающие из вагонов, преимущественно из простых классов, срывались и катились на мостовые, теряя шляпы и пачкаясь в пыль. Серьезных ушибов, однако, не было. Вагоны отличаются поместительностью и хороши эластичными рессорами. На более крутых местах к вагонам припрягается третья лошадь, ожидающая в разных пунктах едущий вагон. Припряжка производится на ходу, в несколько секунд, посредством прицепки сбури к особым крючкам вагонов». В тот первый день открытия конка перевезла 10 057 пассажиров.

Но движение конки по гористому Киеву было весьма затруднительным, и уже 9 сентября на Александровском (Владимирском) спуске началась прокладка пути электрического трамвая. Да и в другом направлении, на Демиевку, писала газета, «в послеобеденное время до прекращения движения можно видеть целые толпы публики, ожидавшей вагонов и не попадавшей в них, ввиду абсолютного переполнения». 13 сентября «Киевлянин» сообщил, что в течение августа 1891 г. городской железной дорогой было перевезено 263 115 пассажиров и выручено за продажу билетов 15 160 руб. 5 копеек. А вскоре на улицах Киева появился трамвай, и его вначале называли просто «электрической конкой».