

**Машкевич С.В.**

*доктор физико-математических наук,  
ведущий научный сотрудник Института теоретической физики  
им. Н.Н. Боголюбова Национальной Академии наук Украины (Киев)*

## ИСТОРИЯ КИЕВСКОЙ КОНКИ

**Аннотация.** Статья посвящена истории конки (конного трамвая) — первого вида регулярного городского транспорта в Киеве. Приводится полная хронология открытия и электрификации всех линий киевской конки.

**Ключевые слова:** Киев, городской транспорт, конка, трамвай.

Потребность в городском общественном транспорте обозначилась в Киеве в середине XIX века. Первые конкретные проекты омнибусов возникли не позднее 1848 года, однако реализованы, по видимому, не были. В 1869 году группа предпринимателей — помещики Корчаков-Сивицкий, Карпенко и Родзянко — обратились к Киевскому, Подольскому и Волынскому генерал-губернатору с ходатайством о предоставлении им права проложить конную железную дорогу от пристаней на Подоле, через Глубочицу, к железнодорожному вокзалу (строительство которого в то время заканчивалось). Примечательно, что в 1871 году был издан план Киева, на который были нанесены две линии конно-железной дороги — «Глубочицкая» и «Крещатицкая» [1] — хотя в реальности этих линий не существовало. Проект, после внесения потребовавшихся изменений, был одобрен городской думой лишь в 1873 году и утвержден Министерством путей сообщения в 1875 году. К тому времени, однако, предприниматели потеряли своих потенциальных партнеров, и проект остался неосуществленным [2].

В начале 1880-х годов рассматривалось еще одно предложение группы предпринимателей — Рубана, Бонне и Батайля — но в том случае не дошло даже до конкретного проекта. В июне 1885 года городская дума объявила конкурс, пригласив желающих подать проекты конно-железных дорог. В марте 1886 года был подведен итог конкурса, и все три представленных проекта (Струве и Козлянинова; общества Брянского рельсопрокатного, железодельного и механического завода; Модля и де Балога) были возвращены претендентам. Наконец, во второй половине того же года поступило два новых проекта: от группы двенадцати капиталистов и от того же Аманда Струве. 29 сентября 1886 года (здесь и далее все даты до 1917 года — по старому стилю) дума

подавляющим большинством голосов постановила принять к рассмотрению проект Струве [3]. Этот проект предусматривал строительство в течение пяти лет ряда линий конно-железной дороги общей протяженностью около 24 километров.

Контракт между Струве и Киевской городской управой был подписан лишь 8 июля 1889 года. Согласно одному из его пунктов, предприниматель имел право передать все свои вытекавшие из контракта права и обязанности акционерному обществу. Аманда Струве воспользовался этим правом, основав акционерное Общество Киевской Городской Железной Дороги (КГЖД). Устав нового общества был Высочайше утвержден 21 декабря 1890 года [4]. Весной следующего года начались строительные работы. Для первой очереди был выбран основной на тот момент транспортный коридор в Киеве — с севера на юг, т.е. с Куреневки через Подол, Александровский (Владимирский) спуск, Крещатик, Большую Васильковскую улицу к Лыбеди. (В настоящее время почти по этой же трассе проходит Куреневско-Красноармейская линия метро.) На южном и северном концах будущей линии — у дачи Чернышева (в районе нынешней станции метро «Лыбедская») и у Троицкой площади (нынешнее Подольское трамвайное депо), соответственно — было предусмотрено строительство двух вагонных парков, Васильковского и Троицкого.

Вначале приступили к работам на южном участке линии. В мае 1891 года Струве обратился в городскую управу за разрешением приступить к укладке рельсов между дачей Чернышева и мостом через Лыбедь, который вел на Демиевку (современный Красноармейский переулок). К тому моменту уже было уложено несколько десятков метров рельсов на территории будущего парка [5]. Разрешение было дано, и 18 июня 1891 года в 12 часов дня в Васильковском парке, в присутствии киевского губернатора, вице-губернатора, городского головы, гласных думы и строителей дороги состоялась торжественная церемония закладки работ [6].

От закладки до первого пробного рейса прошел ровно месяц. 18 июля в 8 часов вечера по Большой Васильковской прошел первый вагон с пассажирами; проезд был бесплатным. «Появление

пассажира вагона привлекло многочисленную публику на улицы, — сообщил корреспондент газеты «Киевлянин», — а дети целой толпой бежали в перегонку с лошадьми» [7]. Неделий позже бесплатное движение, от Лыбеди до Шулявской площади (площадь Толстого), осуществлялось в течение целого дня [8]. Наконец, 30 июля 1891 года официально открылось пассажирское движение от станции «Лыбедь» до Мариинско-Благовещенской улицы (ныне улица Саксаганского). Движение производилось с 7 часов утра до 10 часов вечера, интервал движения составлял 9 минут, плата за проезд — 5 копеек в один конец. Первый вагон провез всего семь пассажиров. История сохранила имя пассажира конки, взявшего билет под первым номером — им оказался некто А.И. Ермолович [9].

6 августа началось движение по всей линии от Лыбеди до Царской (нынешней Европейской) площади. К этому времени новый транспорт приобрел большую популярность; в первый день работы полного маршрута по нему проехало 10 057 пассажиров. Примечательно, что заметную часть публики составляли не те, кто ехал по конкретному назначению, а желавшие «покататься»: конка, таким образом, стала не только видом транспорта, но и своеобразным аттракционом [10].

Была единственная, по-видимому, категория киевлян, оставшихся недовольными появлением нового вида транспорта — извозчики: конка стала для них прямым конкурентом. В первые же дни после начала пробного движения сообщалось о попытках извозчиков испортить путь, подкладывая на рельсы тяжелые предметы [11]. В следующие месяцы заметно возросло предложение подержанных извозничьих экипажей, так как немалое число их владельцев вынуждены были сменить род деятельности [12].

Северный участок линии, от церкви Рождества (Почтовая площадь) до Троицкой площади, начали строить позже. В середине августа работы велись с двух концов, навстречу друг другу — по Кирилловской и Константиновской улицам [13]. К началу октября линия была готова к открытию движения, и единственным препятствием оставалась неготовность парка [14]. 26 октября 1891 года началось движение от Александровской (Контрактовой) до Троицкой площади, с интервалом 16 минут и тарифом: 8 копеек за проезд по всей линии, 5 копеек по одному из двух тарифных участков [15]. В первые же дни работы новой линии большинство курсировавших по ней вагонов было переполнено. Расписанием предусматривалось окончание движения в 7 часов 35 минут вечера, но 27 октября (в воскресенье) последний вагон был отправлен около 11 часов

вечера [16]. Через месяц, 27 ноября, маршрут был продлен от Александровской площади до церкви Рождества [17].

Два отрезка линии север-юг соединялись крутым Александровским спуском. Рельсы здесь были уложены еще до начала движения по Кирилловской линии; за несколько дней до ее открытия по спуску на Подол были доставлены вагоны для нее [18]. Однако движение по спуску конной тягой не предполагалось изначально: уклон был для этого слишком крутым. В контракте 1889 года предусматривалась возможность употребления «парового или иной системы двигателя, вместо конного», с разрешения городской управы [19]. Еще на этапе проектирования Струве планировал, что «конно-железная дорога <...> постепенно, по опыту, будет переходить в электрическую» [20]. Линия же по Александровскому спуску была электрифицирована еще до ввода в эксплуатацию, внизу спуска построена электростанция, и 1 июня 1892 года на участке от Царской до Александровской площади началось движение электрических вагонов [21].

Тем временем на линии по Крещатику и Большой Васильковской проводились опыты по замене конной тяги на паровую. 7 февраля 1892 года поезд из небольшого локомотива и трех пассажирских вагонов прошел по линии конки от Демиевки до Царской площади. Решено было на первых порах применить паровую тягу на участке от Демиевки до Шулявской площади, включавшем в себя уклон Большой Васильковской улицы, «где после опыта нескольких месяцев пришлось убедиться в несостоятельности конной тяги» [22]. 10 февраля состоялась еще одна пробная поездка [23], и через несколько дней началось регулярное движение паровозов. «Публика интересуется новинкой и на каждой остановке вагона толпа окружает его», — сообщал газетный корреспондент [24].

Следующая трамвайная линия, от Думской площади (Майдан Независимости) по Малой Житомирской, Большой Житомирской и Львовской (Артема) улицам до Лукьяновской площади, изначально строилась в расчете на паровую тягу (на крутом подъеме Малой Житомирской эксплуатация конки, опять-таки, была бы затруднительна). Движение здесь началось ровно через месяц после открытия электрического трамвая, 1 июля 1892 года [25]. Однако с паровозами возникли проблемы. Согласно утвержденным техническим требованиям, паровозы для киевских городских линий были сконструированы особым образом — так, чтобы пар при работе двигателя не выходил наружу (в частности, потому, что это пугало лошадей), а конденсировался внутри самого паровоза; образовавшаяся вода должна была сливаться

на конечных остановках. Оказалось, однако, что такая конструкция приводила к значительному уменьшению мощности паровозов, и на уклоне Малой Житомирской они практически не могли работать. Из-за этого уже через месяц после открытия движения на этом участке паровая тяга была временно заменена конной [26].

Через некоторое время паровозы (которых осенью 1892 года было в общей сложности 10 штук) были сняты и с линии по Крещатику [27] и переведены на вновь открытую линию по Фундуклеевской (Богдана Хмельницкого), Пироговской улицам и Бибииковскому бульвару (бульвар Тараса Шевченко) до Кадетского шоссе (у нынешнего Воздухофлотского моста); движение здесь началось 17 октября 1892 года [28]. На Крещатике, таким образом, была восстановлена конная тяга.

Одной из линий, строительство которых было предусмотрено в контракте 1889 года, была короткая, длиной всего 240 метров, линия по Игоревскому переулку (нынешняя Игоревская улица), от Александровской улицы (Сагайдачного) до набережной Днепра [29]. Правление Общества КГЖД изначально считало, что движение здесь окажется убыточным, и предлагало городской управе построить взамен этой ветки линию по Дорогожицкой улице [30]. Договоренность, однако, не была достигнута. 2 февраля 1893 года было объявлено об открытии пассажирского движения по Игоревскому переулку, с интервалом в 30 минут и платой за проезд тарифного участка «Набережная Днепра — Царская площадь», с пересадкой на электрический трамвай, в 5 копеек [31]. Доподлинно неизвестно, было ли движение тогда открыто в реальности, так как уже 11 февраля городская дума разрешила Обществу «не открывать движения по Игоревскому переулку, впредь до начала навигации» [32]. В начале апреля управа предложила Обществу открыть движение, во исполнение условий контракта [33]; в середине апреля движение началось [34].

В июле правление Общества подало еще одно ходатайство о закрытии движения по Игоревскому переулку, «в виду совершенного отсутствия пассажиров по этой линии». Городская дума разрешила Обществу прекратить движение по переулку, но лишь при условии, если Общество согласится продлить Кирилловскую линию до Петропавловской площади [35]. Общество на это условие не согласилось, а в октябре того же 1893 года вновь обратилось в управу с ходатайством на время закрытия навигации прекратить движение по переулку, которое «в сущности никому не нужно и никто не пользуется им» [36]. Разрешение дано не было. Наконец, 11 мая 1894 года вопрос вновь обсуждался на

заседании думы. Признав, что требование взамен продлить Кирилловскую линию до Петропавловской площади является чрезмерным [37], гласные утвердили решение: «прекратить временно движение конно-железнодорожной по «Игоревскому» проулку, но при оставлении рельсового пути» [38]. Насколько нам известно, более движение по этой ветке никогда не возобновлялось (а рельсы впоследствии были разобраны). Таким образом, линия по Игоревскому переулку стала единственной в истории Киева трамвайной линией, по которой никогда не осуществлялось никакого другого движения, кроме конного.

Еще в октябре 1891 года приступили к укладке рельсов по верхней части Александровской улицы, от Царской площади на Печерск (нынешняя улица Грушевского) [39]. Планировалось, что эта линия, с подъемом примерно такой же крутизны, как на Александровском спуске, будет — как и линия по спуску — открыта сразу на электрической тяге. К концу августа 1893 года строительство было закончено, но не было готово электрическое оборудование и не хватало электрических вагонов для обслуживания нового участка [40]. 7 сентября было открыто временное движение по этой линии, от Царской площади до Никольских ворот, на конной тяге [41]. Здесь конка проработала немногим более месяца; движение на электрической тяге началось 16 октября 1893 года [42].

Опыт эксплуатации конных и электрических участков трамвайных линий не оставил сомнения в целесообразности электрификации всей сети. Кроме всего прочего, убедительным аргументом в пользу такого решения был финансовый. По результатам 1893 года прибыль от эксплуатации короткого электрического участка перекрыла убытки от гораздо более длинных линий конки (по Кирилловской, Львовской и Фундуклеевской — Бибииковскому бульвару; только линия по Крещатику — Большой Васильковской, со смешанной конно-паровой тягой, принесла небольшую прибыль). Планировалось электрифицировать все основные линии конки к началу 1894 года, однако уложиться в этот срок не удалось по техническим и организационным причинам. Электрическое оборудование, заказанное немецкой фирме Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (Всеобщая Компания Электричества), не было получено в срок из-за происшедшей в то время таможенной войны между Россией и Германией. Другой проблемой было требование почтово-телеграфного ведомства к Обществу КГЖД заменить за свой счет существующие телефонные столбы более высокими, дабы избежать помех от трамвайных токов [43].

1 июня 1894 года началось движение электрических вагонов по Крещатику и Большой

Васильковской, от Царской площади до Троицкой площади (у нынешнего спорткомплекса «Олимпийский», в отличие от одноименной площади на Куреневке). Первое время здесь курсировало лишь четыре электрических вагона, параллельно с конкой и паровозами. Этот короткий период — единственный в киевской истории случай, когда на одной линии эксплуатировалось все три вида тяги одновременно [44]. 20 июня началось движение электрического трамвая от Думской площади по Малой и Большой Житомирским до Сенного базара [45]. На ветке по Безаковской улице к вокзалу изначально предполагалось открыть движение на конной тяге, но ее ввод в эксплуатацию задержался из-за сложностей с прокладкой путей по Безаковской дамбе, через реку Лыбедь. К тому моменту, как эти проблемы были решены, стало возможным электрифицировать эту линию, и движение здесь открылось 20 августа 1894 года сразу на электрической тяге, одновременно с электрификацией линии конки по Фундуклеевской и Бибииковскому бульвару [46]. Предположительно в середине декабря 1894 года началось электрическое движение по оставшейся части Васильковской линии, от Троицкой площади до Демиевки [47]. 27 июня 1895 года конная тяга была заменена электрической на оставшейся части Львовской линии, от Сенного до Лукьяновского базара [48].

Последней линией Общества КГЖД на конной тяге стала линия по Владимирской улице. Движение здесь началось 1 февраля 1895 года [49]. Электрификация этой линии, разумеется, планировалась изначально. Она открылась как линия конки по той же причине, что и линия на Печерск: рельсы были готовы раньше, чем электрическое оборудование. К началу октября того же года эта линия была электрифицирована. «Насколько симпатичнее для публики электрическая тяга в сравнении с конною, — сообщалось в газетном репортаже, — показывает опыт владимирской линии: при конной тяге по этой линии проезжало в сутки не более 300 человек, с открытием же электрической тяги, по ней в сутки проезжает средним числом по 800 человек» [50].

В конце января 1896 года была электрифицирована Кирилловская линия [51], и на этом закончилась история конных линий Общества КГЖД. Линии, строившиеся после этого, открывались сразу на электрической тяге (за исключением линии в Пушу-Водицу, где с 1900 по 1904 год применялись паровозы).

Последний раз конка существовала в Киеве уже в XX веке, немногим более года. В 1897 году предприниматель Александр Кумбари получил разрешение на строительство «Киево-Свято-

шинской конно-железной дороги» — узкоколейной трамвайной линии протяженностью около 10 км, от нынешнего Воздухофлотского моста до дачного поселка в Святошине. В том же году Кумбари получил разрешение на замену конной тяги на электрическую, а годом позже продал концессию на будущее предприятие Акционерному Электрическому Обществу «В. Ламайер и К<sup>о</sup>» во Франкфурте-на-Майне. Линию, таким образом, строили из расчета на электрическую тягу, но из-за задержек с поставками материалов электрифицировать ее к началу дачного сезона 1900 года не успели [52]. 30 апреля 1900 года было открыто временное движение на конной тяге, и лишь 18 августа 1901 года Святошинский трамвай стал электрическим [53].

Конка могла появиться в Киеве еще минимум дважды. В 1910 году инженеру Валерию Тимченко было выдано разрешение на «устройство и эксплуатацию конно-железной дороги от Александровской улицы <...> до м. Броваров с веткой <...> в поселок Дарницу» [54]. Однако в этом случае решение о замене конной тяги на паровую было реализовано до начала эксплуатации, и линия была открыта в 1912 году на паровой тяге. Наконец, в октябре 1921 года, когда пассажирского трамвайного движения в городе почти не было, на заседании коллегии киевского Губкоммунотдела обсуждался вопрос о «сдаче с торгов конной тяги по линиям, не эксплуатируемы[м] трамваем» [55]. Торги были назначены, но проект, по всей видимости, развития не получил. Начавшееся весной 1922 года активное восстановление электрического трамвая сделало вопрос о конке неактуальным.

Итак, конка (трамвай на конной тяге) существовала в Киеве в общей сложности около шести лет: с 1891-го по 1896 и с 1900-го по 1901. Будучи быстро вытеснена паровым и электрическим трамваем, она, однако, стала первым видом регулярного общественного транспорта в городе и тем самым сыграла важнейшую роль в становлении киевской транспортной системы. Линии конки, проложенные вдоль тогдашних главных транспортных коридоров, впоследствии стали одними из основных линий электрического трамвая. Об этом свидетельствует, в частности, то, что в 1922 году именно эти линии (Крещатик — Большая Васильковская, Кирилловская, Александровская, Львовская, Бибииковский бульвар) были в числе первых, по которым было вновь открыто трамвайное движение. Сегодня два из этих направлений (Подол — Крещатик — Демиевка и вокзал — Крещатик — Печерск) покрываются линиями метро.



*Литература*

1. Національна бібліотека України ім. В.І. Вернадського, картографічний відділ, інв. № 14525.
2. Машкевич С. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи. — 2013. — № 39. — С. 33-43.
3. Известия Киевской городской думы. — 1886. — № 10. — С. 394-395.
4. Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате. — СПб., 1891. — С. 346.
5. Киевлянин. — 15 мая 1891.
6. Киевское слово. — 19 июня 1891.
7. Киевлянин. — 19 июля 1891.
8. Киевское слово. — 24 июля 1891.
9. Киевское слово. — 31 июля 1891.
10. Киевлянин. — 8 августа 1891.
11. Киевское слово. — 25 июля 1891.
12. Киевлянин. — 1 сентября 1891.
13. Киевлянин. — 13 августа 1891.
14. Киевское слово. — 4 октября 1891.
15. Киевское слово. — 26 октября 1891.
16. Киевское слово. — 29 октября 1891.
17. Киевское слово. — 27 ноября 1891.
18. Киевское слово. — 24 октября 1891.
19. Державний архів Київської області (ДАКО). — Ф. 1. — Оп. 246. — Спр. 45. — Арк. 162.
20. Киевлянин. — 24 февраля 1891.
21. Киевское слово. — 31 мая 1892.
22. Киевлянин. — 9 февраля 1892.
23. Киевлянин. — 12 февраля 1892.
24. Киевлянин. — 14 февраля 1892.
25. Киевлянин. — 2 июля 1892.
26. Известия Киевской городской думы. — 1892. — № 8. — С. 343.
27. Киевское слово. — 24 октября 1892.
28. Киевское слово. — 17 октября 1892.
29. ДАКО. — Ф. 1. — Оп. 246. — Спр. 45. — Арк. 162а.
30. Киевское слово. — 20 сентября 1892.
31. Киевское слово. — 3 февраля 1893.
32. Известия Киевской городской думы. — 1893. — № 2. — С. 58.
33. Киевлянин. — 3 апреля 1893.
34. Киевское слово. — 18 апреля 1893.
35. Известия Киевской городской думы. — 1893. — № 7. — С. 404-405.
36. Киевское слово. — 14 октября 1893.
37. Киевлянин. — 14 мая 1894.
38. Известия Киевской городской думы. — 1894. — № 5. — С. 296.
39. Киевское слово. — 24 октября 1891.
40. Киевское слово. — 29 августа 1893.
41. Киевлянин. — 8 сентября 1893.
42. Киевское слово. — 17 октября 1893.
43. Киевский трамвай за сорок лет. — Киев, 1933. — С. 20-21.
44. Киевлянин. — 2 июня 1894.
45. Киевлянин. — 21 июня 1894.
46. Киевлянин. — 20 августа 1894.
47. Киевлянин. — 11 ноября 1894.
48. Киевлянин. — 28 июня 1895.
49. Киевлянин. — 29 января 1895.
50. Киевлянин. — 5 октября 1895.
51. Киевлянин. — 23 января 1896.
52. Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. І. Святошинський трамвай // Краєзнавство. — 2014. — № 1. — С. 35-44.
53. ДАКО. — Ф. 1. — Оп. 230. — Спр. 300. — Арк. 352.
54. Державний архів м. Києва (ДАК). — Ф. 163. — Оп. 44. — Спр. 30. — Арк. 71.
55. ДАКО. — Ф. Р-111. — Оп. 1. — Спр. 21. — Арк. 30.

**Машкевич С.В. Історія київської конки. — Стаття.**

**Анотація.** Стаття присвячена історії конки (кінного трамвая) — першого виду регулярного міського транспорту в Києві. Наводиться повна хронологія відкриття та електрифікації всіх ліній київської конки.

**Ключові слова:** Київ, міський транспорт, конка, трамвай.

**Mashkevich S.V. A history of horse tram in Kiev. — Article.**

**Summary.** The article is dedicated to the history of horse tram in Kiev — the first type of regular public transport in that city. A complete chronology of the opening and electrification of all Kiev horse tram lines is adduced.

**Keywords:** Kiev, public transportation, horse tram, tram.