

ПЕРШІ ПРОЕКТИ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В КИЄВІ (друга половина XIX ст.)

У статті розповідається про ранні спроби заснування підприємств міського громадського транспорту в Києві: омнібуси й диліжанси, що працювали, нереалізовані проекти будівництва конки, а також проект Аманда Струве, який призвів до створення в Києві рейкового міського транспорту. Аналізуються особливості цих проектів і причини, з яких поява міського транспорту в Києві затягнулася на десятиліття.

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, конка, омнібуси.

Міський громадський транспорт є однією з невід'ємних рис сучасних міст. Коли чисельність та/або густина населення перевищує певний критичний поріг, у місті виникають "центри тяжіння" (місця компактного проживання населення, райони з високою концентрацією робочих місць, райони, де розташовані магазини, ринки, місця проведення дозвілля тощо). Це, поряд зі зростанням розміру міста, призводить до різкого підвищення попиту на пасажирські перевезення і до появи стабільних пасажиропотоків за більш-менш фіксованими маршрутами – "транспортними коридорами". Тоді стає економічно вигідно створювати підприємства, основною функцією яких є транспортування пасажирів уздовж таких маршрутів, за тарифами, які може собі дозволити більшість працюючого населення. Так у містах зароджується громадський транспорт. По суті справи, появу в тому чи іншому місті першого маршруту міського транспорту можна вважати знаковим етапом у розвитку самого міста – моментом, коли місто в певному сенсі переходить у нову якість.

У даній статті йтиметься про початковий етап зародження громадського транспорту в Києві – від перших нереалізованих проектів, що відносяться до середини XIX століття, до успішно здійсненого проекту міської залізниці (кінного трамвая, конки), збудованої інженером Амандом Струве і відкритої 1891 року. Джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва, Державного архіву Київської області, Центрального Державного Історичного архіву в м. Києві, київські періодичні видання другої половини XIX століття. Всі дати в статті наводяться за старим стилем (юліанським календарем).

Описані вище умови, що визначили необхідність у громадському транспорті, склалися в Києві в середині позаминулого століття. У першій третині XIX століття три до того значною мірою автономні частини міста – Поділ (який був відбудований практично заново після великої пожежі 1811 року), Верхнє місто і Печерськ – а також передмістя (Лук'янівка, Татарка, Куренівка та ін.) було сполучено в рамках єдиної містопланувальної системи, за планом, розробленим тодішнім головним архітектором Києва Андрієм Меленським¹. Зокрема, з'явилася магістраль, що з'єднала Поділ з Печерськом – майбутня Олександрівська вулиця (нині Сагайдачного – Володимирський узвіз – Грушевського). Тоді ж, у 1830-х роках, починається забудова Хрещатого долини, у напрямку від дніпровських схилів до нинішньої Бессарабської площі. Будівництво на Хрещатику різко інтенсифікувалося у зв'язку з прийнятим у 1837 р. новим проектом планування і забудови Києва, автором якого був Вікентій Беретті². Ще одним чинником, що вплинув на структуру тодішнього міста, стало розпочате в 1831 році (після російсько-турецької війни 1828–1829 та польського повстання 1830–1831 років) будівництво нової Печерської фортеці. Жителям місць, що відійшли під саму фортецю й еспланаду (порожній простір перед фортецею), було надано для забудови вільну територію на лівому березі Либеді, уздовж нинішніх вулиць Горького та Червоноармійської, що отримала назву Нової Забудови³.

Таким чином сформувалася приблизно паралельна Дніпру вісь "північ-південь" (Поділ – Хрещатик – Нова Забудова). Микола Сементовський, автор путівника "Киев и его досто-

памятности", написав у 1852 році: "Крещатик ныне лучшая улица во всем Киеве, застроенная великолепными и громадными зданиями, увешанными разнородными торговыми вывесками. Эта улица тянется из Подола и оканчивается у берегов исторической речки Лыбеди"⁴. У реальності власне Хрещатик складав частину вищезгаданої осі, про яку тут фактично йдеться. Більшість ранніх проектів київського пасажирського транспорту були орієнтовані або на обслуговування пасажиропотоку вздовж цієї осі, або на з'єднання якогось пункту на осі з одним із пасажироутворюючих об'єктів поза нею. Основними такими об'єктами були відкритий у 1869 році залізничний вокзал, а також базари (Сінний, Лук'янівський, Єврейський).

Для повноти викладу згадаємо, що міжміський транспорт у Києві з'явився набагато раніше, ніж внутрішньоміський. Згідно Височайшого затвердження від грудня 1834 року, київський купець Киселівський організував "Контору первоначального заведения дилижансов и транспортов". У червні 1835 року дилижанси почали двічі на тиждень відправлятися з Києва до Санкт-Петербурга через Москву. "Желая, чтобы заведение сие, как новый опыт неперменного попечения Правительства о здешнем крае, сделалось известным всем жителям Киевской губернии, и что бы всякий мог воспользоваться выгодами, которые заведение сие представляет, для скорого и дешевого переезда, – говорилось в імператорському указі 20 липня 1835 року, – п р и к а з а л и: о объявлении жителям здешней Губернии, о заведении в Киеве дилижансов, с приложением экземпляров росписания цен местам в отправляющихся из Киева дилижансах предписать всем здешней Губернии Градским и Земским Полициям указами"⁵. З характеристикою переїзду як "дешевого" навряд чи можна погодитися. У дилижансі Київ – Москва, що прямував поштовим трактом через Глухів, Орел і Тулу, було сім місць; чотири з них продавалося по 125 рублів, одне за 85 і два – по 75 рублів. Місця від Москви до Санкт-Петербурга коштували від 50 до 90 рублів; таким чином, тариф від Києва до Санкт-Петербурга становив від 125 до 215 рублів⁶. Середня зарплата київського робітника в той час становила 3–5 рублів на місяць⁷.

Перший відомий нам проект міського транспорту в Києві відноситься до 1848 року, коли відставний майор Мартинов звернувся до влади за дозволом "учредить в г. Киеве omnibusy" (пасажирські карети; саме слово "omnibus" в перекладі з латинської означає "для всіх"). В "Указе Его Императорского Величества из Киевского Губернского Правления Киевской городской думе" від 17 грудня 1849 року говориться: "Приказали: об упомянутом разрешении Г. Генерал-Губернатора, дав знать киевскому Старшему Полицеймейстеру, предписать, объявив об оном отставному майору Мартынову, дозволить ему содержать в Киеве на городской бирже крытые экипажи как то кареты фаэтоны и коляски, а в зимнее время возки <...> со взиманием за своз посажиров платежа определенного в предоставленной им полицеймейстером таксе т.е. за кареты и фаэтоны в сутки 4 р. не менее двух часов по 75 к. (вочевидь, за годину. – С.М.) не менее часу 1 р. каковую таксу он полицеймейстер распорядился для повсеместного сведения выставить в приличных для сего местах"⁸. Таким чином, судячи з усього, фіксованих маршрутів не передбачалося; омнібуси мали виконувати функцію багатомісних таксі. Подальша доля цього проекту невідома.

17 грудня 1868 року було відкрито рух поїздів Києво-Курської залізниці від станції Бровари, в 20 верстах від Києва (потрапити до міста поїзди ще не могли, оскільки не був добудований залізничний міст через Дніпро). Для підвезення пасажирів до поїздів було організовано рух дилижансів. Спочатку їх було занадто мало; за свідченням газетного репортера в січні 1869 року, "пассажирам хотя и предлагаются экипажи для переезда от Киева до вокзала железной дороги в Броварах и обратно, но, если пассажир не захватит вовремя места в экипаже[,] то должен его ожидать день, а нередко даже два дня и более"⁹. Попит, втім, швидко породив пропозицію: число дилижансів, що курсували між Києвом і Броварами, незабаром збільшилося. У тому ж січні з Подолу, від приміщення поштового відомства на Олександрівській вулиці, відправлялося три рейси на Бровари: перший о 9-й, другий о 10-й, третій об 11-й години ранку (єдиний щоденний поїзд відходив з Броварів до Курська о 3-й годині дня). Проїзд в такому дилижансі коштував 1 руб. 50 коп. за внутрішнє місце, 1 руб. за зовнішнє (для порівняння, проїзд у поїзді від Броварів до Курська коштував від 5 руб. 19 коп. у третьому класі до 12 руб. 45 коп. у першому). Пасажир, який купив квиток, міг безкоштовно провозити до пуда (16,4 кг) багажу; понад цю норму стягувалося по 1 копійці за фунт (410 г). У лютому

"пасажирські екіпажі Світланина" стали відправлятися в Бровари від будинку Сніжки у церкві Різдва, на нинішній Поштової площі¹⁰. Необхідність у цих диліжансах відпала в серпні 1869 року, коли залізницю продовжили до Дніпра (рух від нової станції Дніпро, в районі нинішньої платформи "Лівий берег", відкрився 30 серпня¹¹). Тепер пасажирів до поїздів доставляли пароплавами з Подолу. З 1 листопада того ж року контора екіпажів Світланина відкрила рух диліжансів між Києвом і Житомиром (відправлення щодня о 3-й годині дня від того ж будинку Сніжки). Крім регулярних рейсів, вона пропонувала своїм пасажиром "легкие экипажи для экстренных поездов на разные тракты" – за сучасними поняттями, міжміське таксі¹².

Ймовірно, саме у зв'язку з майбутнім приходом до Києва залізниці було вперше порушено питання про організацію міського рейкового транспорту – кінної залізниці. Крім перевезення пасажирів, новий транспорт мав сприяти перевезенню вантажів, що доставлялися до Києва міжміською залізницею. (Перша в Російській імперії конка з'явилася в Санкт-Петербурзі: вантажна – в 1860, пасажирська – в 1863 році.) "Подумаем[,] чего мы можем пожелать себе в новом году; – т.е. пожелать собственно Киеву и киевлянам, – писав кореспондент газети "Паровоз" у замітці, присвяченій 1869 року, що наступив. – Можем пожелать железно-конной дороги, от товарной станции железной дороги (нинішня станція Київ-Московський. – С.М.) до подольской пристани, и город будет иметь от этой дороги громадную пользу. Не дурно было бы устроить ее на счет городского капитала; одна эта дорога могла бы поправить наши городские финансы..."¹³. Дійсно, транспортні підприємства в ті роки обіцяли непоганий прибуток їх засновникам. Траса майбутньої вантажної конки, на думку авторів газети, мала проходити від пасажирської станції (вокзалу) до товарної станції і далі дніпровською набережною до Подолу. При цьому пропонувалося прокласти міську конку так, щоб залізничні вагони могли рухатися її рейками – уникаючи таким чином необхідності перевантажувати товари з залізниці на конку. "Если бы город принял на себя устройство железно-конной дороги, – вів далі кореспондент, – то само собою, что киевские городские доходы в самое короткое время представили бы миллионную цифру"¹⁴.

Місто, однак, не вдавалося до жодних конкретних кроків у цьому напрямку. Водночас, у другій половині 1869 року група підприємців – поміщики Корчаков-Сивицький, Карпенко й Родзянко звернулися до Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора з клопотанням "о предоставлении им права проложить железно-конную дорогу от Днепро-Подольской пристани в г. Киеве, чрез урочище Глубочицу до вокзала Киево-Балтской железной дороги и от Киевских триумфальных ворот, чрез Житомир, до Бердичева"¹⁵. Маршрут по місту передбачався таким: від дніпровської пристані на Подолі, на північ уздовж берега Дніпра, потім уздовж канави (сучасні Верхній і Нижній Вали), повз Житній базар, Глибочицю, до вокзалу й далі Жиланською вулицею до Хрещатика¹⁶. У жовтні 1869 року генерал-губернатор спрямував їх прохання міністру шляхів сполучення (цю посаду тоді обіймав генерал-майор граф Володимир Бобринський), і в листопаді було отримано відповідь: міністр не заперечував проти проведення гілки кінної залізниці від пристані до вокзалу; стосовно ж лінії на Житомир і Бердичів – "имея в виду, что проведение железно-конных дорог на большом протяжении вообще не удобно, что Киев уже соединяется с Бердичевым паровозною железною дорогою, а другие местности находятся не в дальнем расстоянии от этой дороги, я полагаю бы отклонить это предложение"¹⁷. Таким чином, тепер ішлося тільки про лінії по місту. Підприємці запропонували назву для свого підприємства: "Киевская Городская железно-конная дорога". Відзначимо, що в 1871 році було видано "План города Киева с линиями железно-конной дороги", на якому був показаний цей проект, у вигляді двох ліній – Глибочицької (від вокзалу до набережної через Глибочицю) і Хрещатицької (від вокзалу через Жиланську і Хрещатик до Царської (нині Європейської) площі)¹⁸.

У лютому 1870 року було завершено будівництво залізничного мосту через Дніпро, головним конструктором якого був інженер-капітан Аманд Струве. (На ознаменування своїх заслуг з будівництва мосту Струве був підвищений в чині відразу на два ступені: Височайшим наказом від 26 лютого він був проведений в підполковники та полковники¹⁹.) Поїзди з лівого берега отримали можливість прибувати до київського вокзалу. Тепер траса конки повз вокзал набувала повного сенсу. Одразу ж після цього, у березні, київські газети передрукували статтю з петербурзької газети "Голос" про передбачуване проведення в Києві кінної залізниці, потенційним будівельником якої називали новоспеченого полковника Струве²⁰.

Однак у липні того ж 1870 року Міністерство шляхів сполучення повернуло генерал-губернатору проекти Корчакова-Сивицького і Ко., заявивши, що ці проекти "найдені до того неполными, что обсуждение их в техническом отношении не возможно"²¹. Корчаков-Сивицький доповнив проект з урахуванням вимог Міністерства. Новий проект був розглянутий комісією з шести голосних новообраної міської думи, під головуванням Густава Ейсмана. Комісія знайшла і цей проект незадовільним, на що, однак, Корчаков-Сивицький заявив, що він і сам має намір його змінити. У другому варіанті проекту замість лінії по Глибочиці пропонувалося продовжити лінію від Царської площі на набережну, за допомогою спуску зигзагами, і потім вести її по набережній до Подолу. Нарешті, у третьому варіанті, представленому наприкінці 1871 року, замість спуску зигзагами передбачалася лінія Олександрівським узвозом, із застосуванням зубчастої рейки й локомотива. І цей проект не був схвалений ні комісією, ні думою. У 1873 році підприємець повернувся до відпочаткового проекту – Глибочицької та Хрещатицької ліній. Проведення останньої було пов'язане з істотним технічним ускладненням. Середина головної вулиці Києва в той час служила водостоком (прообразом каналізації). Міська дума ухвалила, що підприємець, який будуватиме рейковий шлях Хрещатиком, має прийняти на себе влаштування водостічної труби під бруківкою, поверх якої і буде прокладено рейки. 15 березня 1873 року дума схвалила проект договору з Корчаковим-Сивицьким, з тією умовою, щоб спершу була проведена Глибочицька лінія, а в другу чергу – Хрещатицька, причому на влаштування її разом з каналізацією підприємцю надавалася річна відстрочка. У 1875 році цей проект був затверджений Міністерством шляхів сполучення. Корчаков-Сивицький мав намір, по укладенні договору, передати свої права та обов'язки фірмі "Гур'є і Ко". Договір, однак, так і не був укладений. Згадана фірма, в кінцевому підсумку, не виявила інтересу до проекту, а підшукати інших компаньйонів підприємцю, ймовірно, не вдалося²².

Наступним за хронологією став проект, який і призвів до першої (принаймні, задокументованої) появи в Києві суто міського громадського транспорту. 31 січня 1878 року київський купець 1-ї гільдії Меєр Левін подав до київської міської управи прохання, в якому заявляв: "Имея намерение устроить удобные и поместительные омнибусы, которые будут ходить между Александровскою и Крещатицкою площадями (нині, відповідно, Контрактова площа і майдан Незалежності. – С.М.), честь имею донести Городской Управе, что предполагаемая мною такса за проезд в омнибусе, в один конец, будет в размере не выше десяти копеек с человека"²³. Отримати дозвіл на запуск омнібусів по вже існуючих вулицях було, зрозуміло, набагато простіше, ніж на будівництво в місті лінії залізниці – але й тут бюрократичні процедури зайняли більше року. Дозвіл Левіну було видано міською управою лише в березні наступного року. Днем появи міського громадського транспорту в Києві стало 17 червня 1879 року, коли омнібуси, місткістю близько двадцяти чоловік кожен, пішли від Олександрівської до Бессарабської площі. Примітно, що встановлений в реальності тариф був асиметричним: за проїзд угору, від Подолу до Бессарабської площі, стягувалося 7 копійок, у зворотний бік – 6 копійок²⁴. Для порівняння, проїзд від Подолу до Хрещатика парокінним візником, згідно з таксою, встановленою в тому ж 1879 році, коштував 50 копійок; однокінним візником – удвічі дешевше, тобто 25 копійок²⁵.

Буквально через декілька днів після відкриття руху (25 червня) Левін знову звернувся до міської управи: "Ныне, найдя, по многократным заявлениям со стороны публики, возможность развивать омнибусное движение и по другим направлениям, покорно прошу Городскую Управу разрешить мне это". Левін мав намір відкрити як мінімум три нових маршрути: 1) від Бессарабської до Кінної площі (у нинішньої станції метро "Олімпійська"), 2) від Бессарабської площі до Єврейського базару (площі Перемоги), 3) від Кирилівської вулиці до Житнього базару і до вокзалу²⁶. Через деякий час газети повідомили, що "теперь сообщение омнибусом производится не только между Подолом и Бессарабкой, но и дальше, до самого конца Большой Васильковской"²⁷. Рух омнібусів тривав протягом наступного, 1880 року (навесні цього року був складений проект правил проїзду в них²⁸). Однак 13 й 15 листопада того ж року санітарна комісія міської управи, за пропозицією міського голови, провела огляд дилижансів (омнібусів) і заявила, що "за исключением только одного дилижанса № 5, все остальные (шесть дилижансов) дилижансы найдены неудовлетворительными в санитарном отношении, так как содержатся внутри крайне грязно; что касается состояния дилижансов

относительно их прочности и безопасности при езде для пассажиров, то из 5-ти дилижансов (осмотренных 15 ноября, 2 же дилижанса находились в починке и поэтому санитарною комиссией осмотрены не были), только один дилижанс № 5 оказался в удовлетворительном состоянии относительно прочности, и может быть пущен в езду. Остальные же 4 дилижанса, под №№ 2, 3, 6 и 7, найдены на столько изломавшимися, что при езде угрожали пассажирам серьезной опасностью". У результаті рух дилижансів було закрито, а підприємця притягнуто до відповідальності²⁹.

Меєр Левін був не єдиним підприємцем, що мав намір влаштувати в Києві безрейковий громадський транспорт у ті роки. У грудні 1878 року Б. Поляков подав до міської управи прохання видати йому дозвіл відкрити рух лінійок (довгих фургонів місткістю до 15 чоловік) або від Бессарабської площі до Канави, або від тієї ж площі до Деміївки, з платою за проїзд у 10 копійок³⁰. Оскільки в той час вже розглядався проект Левіна, дозвіл Полякову, ймовірно, видано не було (або він сам відмовився від своєї ідеї). У червні 1879 року мінський купець 2-ї гільдії Калман Гурвич побажав влаштувати відразу кілька маршрутів – як уздовж осі "північ-південь" (від Контрактового будинку до Кирилівської площі; від Контрактового будинку до міського будинку на Хрещатику (будинок міської думи на Думській площі, нинішньому майдані Незалежності); від міського будинку до Кінної площі), так і поза нею (від Бессарабської площі до Єврейського базару та вокзалу; від Андріївської церкви до університету), також з 10-копійчаним тарифом. Йому було відмовлено в дозволі, як такому, що не має права на проживання в Києві³¹.

Ще один подібний проект увінчався успіхом. 17 листопада 1882 року титулярний радник Василь Іванов подав до управи прохання дозволити йому влаштування лінійок у два коні, на 10 пасажирів, за маршрутом від міського будинку до жандармських казарм на Московській вулиці, на Печерську, з тарифом 5 копійок та інтервалом руху дві години (всього мало відбуватися шість оборотних рейсів – перший з Печерська о 8-й годині ранку, останній з Хрещатики о 7-й вечора). Дозвіл було видано всього через вісім днів. Іванов отримав парокінний ярлик, який служив безпосереднім дозволом на перевезення пасажирів, 13 грудня. У травні наступного, 1883 року Іванов звернувся до управи з проханням тимчасово змінити маршрут своєї лінійки: "Желая устроить более удобное сообщение для господ офицеров, живущих на Сырце, и для дачных жителей, покорнейше прошу мою линейку, обращающуюся между Печерском и Крещатицом, посылать ездить между Владимирской улицей (угол Бульварной) и дачей Стрельной. Имея в виду, что на Печерске, по случаю каникулярного времени и выступления войск в лагерь, для линейки особенной работы не будет". Дозвіл на таку зміну йому було видано³². Подальша доля підприємства Іванова невідома.

У червні 1888 року київський купець Федір Хлебов подав прохання про встановлення сполучення лінійками з "дач[ей] г. Козловского на 3-й версте по шоссе под фирмою "Стрелка". Ймовірно, йдеться про ту саму дачу, згадану вище як "Стрельна", бо відомо, що дача Козловського розташовувалася на Сирці³³. Хлебов на той час отримав дозвіл на "устройство общественного увеселения" на дачі Козловського, й основною метою його підприємства була доставка його ж клієнтів до місця розваги. Цим визначався специфічний розклад: відправлення від Бессарабки й Олександрівської площі кожні дві години, починаючи з 2-ї дня і закінчуючи о 2-й ночі; зі Стрелки з таким самим інтервалом від 3-ї дня до 3-ї ночі. Тариф мав становити 15 копійок від Галицького (Єврейського) базару, 25 копійок від Бессарабської та 30 копійок від Олександрівської площі; "провоз спеціально тільки в Стрелку и обратно; в другие же места возить не желаю". Дозвіл Хлебову було видано, з тією тільки умовою, аби останній рейс вирушав не о 3-й, а о 1-й годині ночі. Проте у вересні 1888 року пристав Бульварної дільниці доповідав київському поліцеймейстерові, що "купленная [Хлебовым] еще в июне месяце линейка оказалась не годною и с тех пор другой линейки не посылал до настоящего времени и публики на своей линейк[е] не перевозит"³⁴. Отже, підприємець пропустив літній сезон, коли пасажиропотік на його маршруті мав бути максимальним; судячи з усього, його підприємство так ніколи й не запрацювало.

Разом з тим, на початку 1880-х років було поновлено спроби організувати в Києві міський рейковий транспорт. У вересні 1880 року Густав Ейсман, який став на той час міським головою, оголосив думі, що "в управу начали поступать заявления разных лиц о выдаче им концессии

на устрійство в Києве залізничних доріг". Дума вирішила запросити бажаючих представити свої проекти, призначивши термін подачі таких до 1 вересня 1881 року³⁵.

У жовтні 1880 року надійшла пропозиція представників компанії, що формувалася для влаштування кінної залізничної – інженер-полковника Рубана, Боне і Батайля. Підприємці мали намір побудувати дві лінії: 1) від Контрактового будинку Олександрівським узвозом, Хрещатиком, Великою Васильківською, Жиланською, Безаківською до вокзалу, 2) Мало-Житомирською і Великою Володимирською. Рубан виступав як довірена особа Корчакова-Сивицького, чиї проекти розглядалися десятиліттями раніше і який бажав тепер, як він заявляв, передати свої права на будівництво конки Рубану. Думою, втім, було з'ясовано, що, оскільки контракту з Корчаковим-Сивицьким ніколи не існувало, ніяких прав останній в реальності не мав; Рубан і його компаньйони могли діяти самостійно. Міський голова заявив підприємцям, що "положение конно-железной дороги по Хрещатику не мыслимо без предварительного устройства водосточной трубы на этой улице", і підприємці знайшли можливим прийняти на себе її влаштування, за умови субсидії з боку міста³⁶.

Думою була заснована спеціальна комісія, на чолі з міським головою, яка передусім задалася трьома питаннями: 1) Чи задовольняє проєктована лінія потребам жителів? 2) Чи можливе проведення кінної залізничної по Олександрівському узвозу? 3) Чи зручно проведення такої залізничної по Хрещатику? З першого питання комісія висловила побажання про продовження ліній до базарів: Житнього, Львівського (Сінного) і Галицького (Єврейського). З другого питання було ухвалено рішення про можливість прокладки лінії узвозом, попід горою. З третього питання комісія одногосно підтвердила вимогу влаштування підприємцем каналізації на Хрещатику. Ці міркування були повідомлені комісією думі в грудні 1880 року³⁷. До того моменту, однак, Рубан і компаньйони змінили свою думку. "Устройство в г. Киеве конно-железных дорог, – заявляли вони, – при его разбросанности и сильно гористом положении, сопряжено с исключительными затруднениями <...> Ближайшее изучение топографических особенностей г. Киева только усилило в предпринимателях сознание тех трудностей, которые придется преодолеть, при выполнении их предприятия и еще более выяснило как значительность затрат необходимых для выполнения работ по устройству tramways, так и дороговизну эксплуатации уже построенных путей"³⁸. (Зазначимо, що слово "tramway" в той час вживалося в англійській і французькій мовах в значенні "кінна залізнична": перший у світі електричний трамвай, в Берліні, з'явився лише 1881 року.) Посилаючись на ці труднощі, Рубан пропонував місту звільнити підприємців від зобов'язання побудувати Хрещатицький водостік. Справедливо зазначаючи, що "Хрещатицкая улица есть главная жизненная артерия г. Киева, центр самого оживленного движения; отказавшись от введения его в сеть предполагаемых конно-железных путей, придется довольствоваться разрозненными, второстепенными путями без общей между ними связи и без всякой гарантии на успех дела", підприємці пропонували місту компроміс. Замість участі в будівництві водостоку вони були готові надати місту кредит у 100 000 рублів під 4% річних, які місто могло погашати протягом двадцяти років, сплачуючи відсотки тільки з непогашеної суми, причому підприємці зобов'язувалися спрямовувати кошти, що місто б їм повертало, на будівництво другорядних ліній кінної залізничної. Стосовно ж Хрещатика, до вирішення питання про каналізацію пропонувалося прокласти дві колії обабіч вулиці, біля тротуарів, з тим, що згодом на вимогу міської влади підприємці перенесли б колії на середину вулиці за свій рахунок. (Говорилося в заяві і про те, що при інтенсивному русі поїздів міської залізничної колії взагалі вигідніше прокладати у тротуарів, бо це сприяє більш зручній посадці пішоходів у вагони.) Міська дума, однак, не змінила свою позицію³⁹. Переговори з Рубаном закінчилися безуспішно.

Ще через декілька років виникла нова ідея – про створення транспортного зв'язку Подолу з Верхнім містом найкоротшим шляхом, який пролягає крутим Андріївським узвозом. У 1884 році штабс-капітан 42 резервного батальйону Гуго Модль і австрійський інженер Ніколя де Балог подали до міської управи проєкт "на устрійство в Києве рельсового пути для подъема тяжестей силою пара, с Подола на Старый город" – прообразу фунікулера, вагони якого мали приводитися в рух за допомогою каната. На засіданні думи 19 липня 1884 року був затверджений проєкт попередньої угоди міста з Модлем і де Балогом. Підприємцям планували надати у виключне користування частину Андріївського узвозу та Боричевого Току, строком

на 60 років⁴⁰. У проекті було вперше сформульовано багато з принципів, на яких, з невеликими варіаціями, згодом ґрунтувалися фінансові стосунки між містом і всіма підприємцями, які будували трамвайні лінії в Києві та його передмістях. Зокрема, підприємство забезпечувалося грошовою заставою (5000 рублів), яку підприємець сплачував місту, на випадок виникнення фінансових претензій. Далі, передбачалися процентні відрахування з чистого доходу підприємства на користь міста (2% в другому п'ятиріччі роботи, 3% в третьому п'ятиріччі, 4% в четвертому, і потім 5% до кінця концесії). Місто отримувало право викупу підприємства по закінченні 25 років, за суму, яка дорівнювала десятиразовому середньорічному чистому доходу за п'ять років, що передували викупу. По завершенні всього 60-річного терміну концесії підприємство (якби до цього часу викуп не відбувся) переходило у власність міста безоплатно. Нарешті, місто зобов'язувалося не видавати іншим підприємцям, на час дії концесії, дозволу на влаштування інших підприємств подібного роду, на просторі між Олександрівським і Вознесенським узвозами⁴¹.

У листопаді 1884 року дума затвердила попередній проект статуту майбутнього "Товариства Київського парового підйому"⁴². Засновниками товариства були не самі Модль і де Балог, а десять підприємців – в їх числі Абрагамсон і Гретер (імовірно, Артур Абрагамсон, майбутній будівничий київського фунікулера, і Яків Гретер, засновник нинішнього заводу "Більшовик")⁴³. У січні наступного року проект був представлений губернатору⁴⁴ й потім генерал-губернатору⁴⁵. Губернська влада не стала чинити перешкод, однак петербурзькі інстанції відкинули технічний проект. У квітні 1885 року Технічно-Будівельний Комітет при Міністерстві Внутрішніх Справ повідомив генерал-губернатора, що "проект не может быть, в настоящем виде, подвергнут надлежащему обсуждению, за отсутствием в нем не только необходимых технических условий, но даже удостоверения в целесообразности предприятия как в техническом, так и в эксплуатационном отношении"⁴⁶. Серед зауважень технічного характеру фігурувало: ухили траншей, в яких передбачалося прокласти рейки, мали намір зробити занадто крутими; не була розрахована форма рейок, до прокладання яких, враховуючи крутизну підйому, слід було підійти з особливою ретельністю; при розрахунку необхідної товщини канатів не враховано вагу самих канатів⁴⁷. Модль і де Балог внесли до проекту зміни, після чого, в жовтні 1885 року, Міністерство Внутрішніх Справ видало дозвіл на влаштування підйому⁴⁸. Проте цьому підприємству не судилося здійснитися. Засновники не погодилися зі змінами, які Міністерство зажадало внести в проект статуту Товариства, і відмовилися від його започаткування⁴⁹. Модль, зі свого боку, звернувся до управи з проханням про залишення застави як забезпечення майбутнього підприємства; при цьому з'ясувалося, що "он, Модль, только случайно узнал, что означенный залог внесен учредителями условно" – під умову, якщо товариство відбудеться. Оскільки, однак, товариство до затвердження його статуту не існувало як юридична особа, а внесена засновниками застава жодним чином не могла бути переоформлена на ім'я Модля й де Балого, дума у травні 1886 року винесла постанову про повернення застави засновникам і визначила термін для внесення нової застави у випадку, якби самі Модль і де Балог побажали реанімувати проект – 15 липня 1886 року; "при неисполнении же сего со стороны предпринимателей, считать соглашение с ними не состоявшимся и дело по настоящему предложению их дальнейшим производством прекратить"⁵⁰. На цьому історія даного проекту закінчилася.

Для повноти згадаємо про заяву підприємців Соколовського, Горчакова та інших, які бажали взяти на себе влаштування кінної залізниці; ця заява розглядалася думою у квітні 1884 року⁵¹. Ніяких інших відомостей про цей проект немає.

Нарешті, в червні 1885 року міською думою було дано старт процесу, який шістьма роками пізніше привів до успішного здійснення проекту київської міської залізниці. 15 червня було ухвалено "Проект условия на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог в г. Киеве", і терміном для явки шукачів призначено 30 вересня того ж року⁵². У проекті обмовлялися маршрути майбутніх ліній конки. Першою в списку була лінія вокзал – Глибочиця – Дніпро. Оскільки на той момент ще велася робота над проектом парового підйому по Андріївському узвозу, то зв'язати Хрещатик з Подолом передбачалося не найкоротшим шляхом, через Олександрівський узвіз, а за допомогою лінії по Трьохсвятительській або Михайлівській вулиці, яка з'єднувалася б із цим підйомом. Ось "північ-південь" покривалася лініями від Царської до

Кінної площі, а на Подолі – від Контрактового будинку до Кирилівських закладів; рейкового шляху Олександрівським узвозом не планувалося. Передбачалися також лінії Бібіковським бульваром (бульвар Шевченка) до вокзалу, Великою й Малою Жандармськими (Саксанського), Бульварно-Кудрявською (Воровського). Проектом обмовлялися пасажирські тарифи. Вся мережа розбивалася на тарифні дільниці, з таким розрахунком, щоб плата за проїзд становила в середньому 2 1/2 копійки за версту в першому класі і 1 1/2 копійки в другому класі (на другому поверсі, на так званому імперіалі). Вантажний тариф мав становити не більше 1/2 копійки за пудо-версту⁵³.

У наступні місяці проект зазнав певної переробки⁵⁴. Вже на етапі прийняття проекту в думі прозвучали пропозиції про проведення лінії конки Олександрівським узвозом і про продовження траси від Кінної площі до Либеді, для створення зв'язку з Курсько-Київською залізницею. Було також заявлено, що немає сенсу встановлювати тарифи до початку переговорів з конкретними підприємцями, в яких можуть бути свої міркування з цього приводу⁵⁵. Дума також розглянула заяви купців Троїцького базару (неподалік нинішнього спорткомплексу "Олімпійський") і домовласників Жиялянської вулиці, які просили про проведення лінії конки, замість Великої і Малої Жандармських вулиць, які "идут по косогорам, в торговом отношении никакого значения не имеют", більш населеною і жвавою Жиялянською⁵⁶.

У березні 1886 року було підведено підсумок оголошеному конкурсу претендентів. Свої проекти кінних залізниць надали: 1) Струве і Козлянінов⁵⁷; 2) Товариство "Брянского рельсо-прокатного, железодельательного и механического завода"⁵⁸; 3) знову Модль і де Балог⁵⁹. Всі підприємці надали, крім проектів, призначені думою застави в 10 000 рублів. Однак Каналізаційна комісія міської управи, яка викликала претендентів для попередніх переговорів, зробила висновок про "решительн[ую] невозможност[ь] прийти к соглашению, так как поверенные предпринимателей, со стороны Струве – г. Фабрициус и со стороны Брянского завода – Фохт, как надо полагать, сойдясь между собою, представили, по главным пунктам проекта, почти одинаковые новые предложения, с таким уже уменьшением выгод для города от конно-железных дорог, против первоначальных своих условий, что Канализационная Коммисия решила прекратить всякие дальнейшие переговоры с означенными предпринимателями". Переговори з Модлем і де Балогом також зайшли у глухий кут, позаяк полковник Анерт, що вніс за них заставу, згодом "не сошелся с своими компаньонами и требует ныне возвращения ему залога". В результаті дума постановила припинити переговори з усіма підприємцями і повернути їм застави⁶⁰.

Проте пізніше в тому ж році до управи надійшло дві пропозиції: змінений проект того самого Струве і новий проект групи дванадцяти капіталістів. Порівняльний аналіз виявив помітні переваги пропозиції Струве. Він передбачав мережу більшої довжини, менший порівняно з конкурентами тариф (5 копійок проти 6, в першому класі за одну дільницю), і, нарешті, як було зазначено по ходу обговорення, "иметь городу дело с одним предпринимателем и при том с таким лицом, как г. Струве, уже известным Киеву по прежней своей деятельности, несравненно удобнее, чем иметь дело с 12-ю предпринимателями, в числе которых есть влиятельные, по своему общественному положению, люди, могущие оказать давление на Думу при практическом исполнении предприятия". 29 вересня 1886 року дума переважною більшістю голосів (34 проти 3) прийняла до розгляду проект пропозицій Струве⁶¹.

Наприкінці цього і на початку наступного року деякі з умов були уточнені. По-перше, Струве запросив дозволу утворити необхідний для підприємства капітал шляхом утворення компанії і випуску облігацій (за які місто не несло би жодної відповідальності). Такий дозвіл було йому дано⁶². По-друге, вказуючи на потенційну необхідність застосування, крім кінної тяги, "также и других двигателей, механических или паровых, на крутых подъемах городских улиц", він клопотав про можливість переглянути тарифну мережу по ходу реалізації проекту⁶³. Нарешті, також за ініціативою Струве, дума погодилася змінити маршрут майбутньої лінії від Хрещатика до присутніх місць, направивши її, замість Трьохсвятительської вулиці, менш крутою Михайлівською. 18 лютого 1887 року попередню умову на влаштування інженер-генерал-майором Струве кінних залізниць було затверджено думою, й 7 березня того ж року підписано попередній контракт. Струве зобов'язався протягом п'яти років побудувати 23 версти рейкового шляху: протягом перших трьох років – лінії 1) від Кирилівської площі через Поділ,

Олександрівський узвіз, Хрещатик і Велику Васильківську до Либеді (тобто по осі "північ-південь"), 2) від Хрещатика Фундуклеївською (Богдана Хмельницького) і Бібіковським бульваром до Кадетського шосе (у нинішнього Повітрофлотського мосту); 3) від Думської площі Михайлівською, Великою Житомирською та Львівською до Лук'янівської площі; за наступні два роки – 4) від Царської площі до Печерської гімназії (на нинішній площі Слави), 5) Безаківською вулицею до вокзалу; 6) від Шулявської площі (площа Толстого) Шулявською та Володимирською до Великої Житомирської; 7) від Володимирської Ярославовим Валом до Львівської площі; 8) від Великої Васильківської Жандармською до Бібіковського бульвару⁶⁴.

Єдиною істотною перешкодою на шляху до практичної реалізації проекту залишалось питання про каналізаційну трубу на Хрещатику. Затвердженою попередньою умовою передбачалося дві колії по обидва боки Хрещатика, що дозволило б відкласти питання про каналізацію. Однак губернське начальство вказало на необхідність "устройства на Крещатицкой улице трубы для спуска атмосферных вод и проложения за тем пути по середине улицы, для обеспечения свободной экипажной езды". Вартість влаштування такої труби оцінювалася в 180 000 рублів. Струве не погоджувався прийняти цю витрату на свій рахунок, але й місто не могло відшукати таку суму, не вдаючись до обтяжливої позики. При цьому і дума, й підприємець усвідомлювали, що "с исключением Крещатицкой улицы из общей сети городских железных дорог устраняется вообще возможность осуществления этих дорог в г. Киеве". Виник, таким чином, реальний ризик третього за сімнадцять років зриву плану організації рейкового міського транспорту в Києві – перші дві пропозиції, Корчакова-Сивицького й Рубана, як показано вище, не були реалізовані через цю ж проблему. Дума ухвалила звернутися до губернатора з клопотанням про відокремлення питання про влаштування труби від питання про кінну залізницю⁶⁵. Паралельно з'ясувалося, що й саме питання про трубу не може бути розв'язане окремо від питання про каналізацію всього міста, що тоді вже виникло й активно обговорювалося⁶⁶ (відзначимо, що ще за півтора роки до цього пропозицію про влаштування у Києві каналізації, зі спуском нечистот у Дніпро, подав не хто інший, як Струве⁶⁷).

Розділ питань про каналізацію та про лінії конки по Хрещатику дозволив, нарешті, здійснити проект міського рейкового транспорту у Києві. (Каналізацію в результаті було збудовано за іншим проектом, в 1893–1894 роках⁶⁸.) Контракт між Амандом Струве та Київською міською управою на влаштування в Києві міських залізниць було підписано 8 липня 1889 року⁶⁹. Як і було обумовлено раніше, цей контракт передбачав, у § 8, що "предприниматель г. Струве имеет право договор этот, но не иначе, как в полном составе, т.е. со всеми правами и обязанностями, передать товариществу или компании на акциях". Струве скористався цим правом, передавши договір заснованому ним же акціонерному Товариству Київської Міської залізниці зі статутним капіталом в 1 млн рублів (4000 акцій номінальною вартістю по 250 рублів кожна). Статут цього товариства був Височайше затверджений 21 грудня 1890 року⁷⁰. Півроку потому, 19 червня 1891 року, відбулося офіційне заснування і відкриття дій Товариства; в правління були обрані А. Струве, І. Мацнев і Н. Саханський. Правління Товариства розташувалося за адресою Велика Житомирська, № 10. Напередодні цієї дати, 18 червня, у присутності київського губернатора, міського голови, гласних думи і близько ста запрошених гостей відбулася церемонія закладки робіт з влаштування конки⁷¹. Першу дільницю рейкового шляху збудували всього за місяць, і 18 липня о 8-й годині вечора Великою Васильківською вулицею пройшов перший вагон конки, що віз пасажирів безкоштовно⁷². 30 липня 1891 року відкрилося регулярне пасажирське сполучення від станції Либідь (поблизу Деміївського залізничного переїзду) до Маріїнсько-Благовіщенської вулиці⁷³ (Саксаганського). Ця дата ознаменувала появу рейкового міського транспорту в Києві. 1 червня 1892 року була відкрита перша лінія електричного трамвая, від Царської до Олександрівської площі⁷⁴.

Таким чином, передумови появи громадського транспорту в Києві склалися в середині XIX століття. Основні транспортні коридори – вісь "північ-південь" і зв'язок вокзалу з цією віссю – сформувалися до початку 1870-х років. Однак процес фактичного утворення транспортного підприємства затягнувся на десятки років. Від появи першого проекту кінної залізниці до успішної реалізації одного з подальших таких проектів пройшло 22 роки; протягом цього часу було зроблено щонайменше дві успішні спроби відкрити рух омнібусів і лінійок, які, втім, не отримали розвитку. Основною причиною такої великої затримки стала вимога

міської думи і губернської влади пов'язати питання про будівництво рейкового шляху по Хрещатику з будівництвом водовідвідної труби під ним же. Зняття цієї вимоги дозволило реалізувати проект інженера Струве, що призвело до відкриття руху конки, попередниці електричного трамвая, в липні 1891 року.

- ¹ Павленко Ю.В. Нарис історії Києва. – К., 2003. – С. 233.
- ² История Киева. Т. II. – К., 1984. – С. 129.
- ³ Иконников В. Киев в 1654–1855 гг. Исторический очерк. – К., 1904. – С. 157.
- ⁴ Сементовский Н. Киев и его достопамятности. – К., 1852. – С. 160.
- ⁵ Державний архів Київської області (далі ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 236. – Спр. 2963. – Арк. 1–2.
- ⁶ Там само. – Арк. 9.
- ⁷ Павленко Ю.В. Нарис історії Києва. К., 2003. – С. 244.
- ⁸ Державний архів міста Києва (далі ДАК). – Ф. 17. – Оп. 2. – Спр. 1455а. – Арк. 4–4зв.
- ⁹ Паровоз. – 12 января 1869.
- ¹⁰ Там само. – 14 января, 11 февраля 1869.
- ¹¹ Киевлянин. – 26 августа 1869.
- ¹² Паровоз. – 24 октября 1869.
- ¹³ Паровоз. – 5 января 1869.
- ¹⁴ Там само. – 18 февраля 1869.
- ¹⁵ Центральний Державний Історичний архів в м. Києві (далі ЦДІАК). – Ф. 442. – Оп. 563. – Спр. 172. – Арк. 1–13в.
- ¹⁶ Паровоз. – 20 октября 1869.
- ¹⁷ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 563. – Спр. 172. – Арк. 6–6зв.
- ¹⁸ "План города Киева с линиями железно-конной дороги". – Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського, картографічний відділ, № 14525.
- ¹⁹ Паровоз. – 6 марта 1870.
- ²⁰ Там само. – 11 марта 1870.
- ²¹ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 563. – Спр. 172. – Арк. 20.
- ²² Известия Киевской Городской Думы. – 1881. – № 2. – С. 388–392.
- ²³ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 672. – Арк. 1.
- ²⁴ Киевлянин. – 23 июня 1879.
- ²⁵ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 1. – Спр. 159. – Арк. 382зв, 390.
- ²⁶ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 672. – Арк. 4, 8.
- ²⁷ Макаров А. Малая энциклопедия киевской старины. – К., 2012. – С. 225.
- ²⁸ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 776. – Арк. 1–3.
- ²⁹ Там само. – Спр. 672. – Арк. 11–13.
- ³⁰ Там само. – Арк. 3.
- ³¹ Там само. – Арк. 6–7.
- ³² Там само. – Спр. 843. – Арк. 1–4.
- ³³ Дачник. Издание Ф.Л. Иссерлиса и Ко. – К., 1909. – С. 113.
- ³⁴ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1120. – Арк. 1–5.
- ³⁵ Известия Киевской Городской Думы. – 1880. – № 10. – С. 372.
- ³⁶ Там само. – 1881. – № 1. – С. 336–337.
- ³⁷ Там само. – № 2. – С. 392–395.
- ³⁸ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 1. – Спр. 298. – Арк. 45зв.
- ³⁹ Там само. – Арк. 46–48.
- ⁴⁰ Там само. – Оп. 2. – Спр. 182. – Арк. 1–1зв.
- ⁴¹ Там само. – Арк. 13–13в.

- ⁴² Известия Киевской Городской Думы. – 1885. – № 1. – С. 352.
- ⁴³ Там само. – 1886. – № 7. – С. 198.
- ⁴⁴ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 182. – Арк. 33.
- ⁴⁵ Там само. – Ф. 1. – Оп. 330. – Спр. 371. – Арк. 1.
- ⁴⁶ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 570. – Спр. 51. – Арк. 8–8зв.
- ⁴⁷ Известия Киевской Городской Думы. – 1885. – № 12. – С. 31–32.
- ⁴⁸ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 1. – Арк. 485.
- ⁴⁹ ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 570. – Спр. 51. – Арк. 26.
- ⁵⁰ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 5. – Спр. 2. – Арк. 94–94зв.
- ⁵¹ Известия Киевской Городской Думы. – 1884. – № 5. – С. 105.
- ⁵² ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 1. – Арк. 292–295зв.
- ⁵³ Известия Киевской Городской Думы. – 1885. – № 5. – С. 1–27.
- ⁵⁴ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1006. – Арк. 95–107зв.
- ⁵⁵ Известия Киевской Городской Думы. – 1885. – № 11. – С. 270–273.
- ⁵⁶ Там само. – С. 303–304.
- ⁵⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1006. – Арк. 26–49.
- ⁵⁸ Там само. – Арк. 16–24зв, 130–146.
- ⁵⁹ Там само. – Арк. 1–3а, 147–170зв.
- ⁶⁰ Известия Киевской Городской Думы. – 1886. – № 4. – С. 109–110.
- ⁶¹ Там само. – № 10. – С. 392–395.
- ⁶² Там само. – № 2, ч. 1. – С. 549.
- ⁶³ Там само. – № 2, ч. 2. – С. 5–9.
- ⁶⁴ Там само. – 1887. – № 4, ч. 1. – С. 63–65; № 4, ч.2. – С. 1–3.
- ⁶⁵ Там само. – № 12. – С. 301–312.
- ⁶⁶ Там само. – С. 363–365.
- ⁶⁷ Там само. – 1886. – № 8. – С. 291–292.
- ⁶⁸ Канализация Киева 1894–1994. – К., 1994. – С. 15.
- ⁶⁹ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162–162о.
- ⁷⁰ Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате. – СПб., 1891. – С. 346.
- ⁷¹ Киевлянин. – 19 июня 1891.
- ⁷² Там само. – 19 июля.
- ⁷³ Там само. – 30 июля 1891.
- ⁷⁴ Там само. – 1 июня 1891.

В статье рассказывается о ранних попытках создания предприятий городского общественного транспорта в Киеве: о работавших омнибусах и дилижансах, нереализованных проектах строительства конки и о проекте Аманда Струве, который привел к появлению в Киеве рельсового городского транспорта. Анализируются особенности предлагавшихся проектов и причины, по которым появление городского транспорта в Киеве затянулось на десятилетия.

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, конка, омнибусы.

The article describes early attempts to create public transportation enterprises in Kiev – omnibuses and stagecoaches, which actually ran; unimplemented horse tram construction projects; and Amand Struve’s project, which led to the emergence of rail public transportation in Kiev. Features of the proposed projects as well as the reasons that caused the emergence of Kiev public transportation to be delayed by decades are analyzed.

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