



# КОННО-ЖЕЛЁЗНАЯ ДОРОГА

Авторы: С. А. Тархов

**КОННО-ЖЕЛЁЗНАЯ ДОРОГА**, рельсовый путь, по которому вагоны передвигались при помощи конной тяги; один из осн. видов обществ. транспорта во 2-й пол. 19 – нач. 20 вв. К.-ж. д. были междугородними, пригородными и городскими, а также промышленными. В России гор. линии К.-ж. д. называли также «конным трамваем», «конкой», «городским трамваем на конной тяге».

К.-ж. д. должны были прокладываться на равнинах и в низменных местностях, поскольку любой подъём требовал постройки большого числа плавных кривых, припрягания дополнит. лошадей. Путь был чаще всего одноколейный с разъездами, реже – двухколейный. Вагоны К.-ж. д. имели небольшую массу, разделялись на грузовые и пассажирские (зимние закрытые, летние открытые, двухэтажные закрытые, а также вагоны с империалом – открытой площадкой на 2-м этаже). Скорость движения вагонов К.-ж. д. составляла от 4–5 до 9–12 км/ч. Для К.-ж. д. использовались особо выносливые породы лошадей – тяжеловозы, срок их работы составлял 2–3 года. На междугородней и пригородной К.-ж. д. 4–6 лошадей тянули 3–6 вагонов с пассажирами и/или с грузами. Через определённые расстояния (как правило, 15–20 км) на станциях лошадей сменяли. Городская конка состояла из одного вагона (реже двух), который тянули 1–2 лошади.

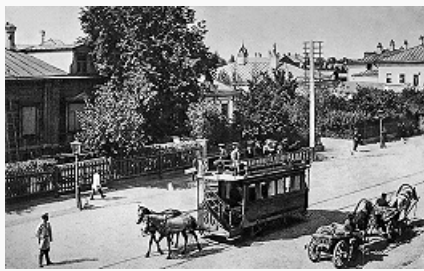
Первые К.-ж. д. сооружены для перевозки грузов в Германии (на шахтах г. Бохум, 1787–94; между металлургич. заводами в черте совр. г. Хожув в Верхней Силезии, 1802), Великобритании, России (в Змеиногорске на Алтае от плавильного завода до рудника, 1806–09), США (Филадельфия, 1809) и др. Из них первой К.-ж. д. общего пользования стала дорога Кройдон Уондсуорт (к югу от Лондона, 1803); первой пассажирской К.-ж. д. (с 1807) – дорога Суонси – Ойстермаут (на юге Уэльса, 1806). Наиболее протяжённая междугородняя К.-ж. д. (197 км) в Европе была сооружена для грузовых перевозок в Австр. империи между городами Будвайс (ныне Ческе-Будеёвице, Чехия), Линц и Гмунден (1827–36; с 1836 использовалась и для пассажирских перевозок). Почти все междугородние К.-ж. д. закрылись в связи с массовым распространением паровой тяги в 1850–70-е гг.

Первые городские пассажирские К.-ж. д. появились в США – в Нью-Йорке (на о. Манхэттен в 1832 и в Бруклине в 1853) и Новом Орлеане (1835). Затем К.-ж. д. были сооружены почти во всех городах США. В Европе первые пассажирские К.-ж. д. были сооружены в Париже (1854), Биркенхеде (1860), Лондоне (1861), Женеве (1862), Копенгагене (1863), между Гаагой и Схевенингеном (1864), в Берлине и Вене (обе 1865), Будапеште, Гамбурге, между Гаагой и Делфтом (все 1866), в Брюсселе, Брно и Ливерпуле (все 1869). В Африке первые К.-ж. д. открыты в Александрии (1860) и Кейптауне (1863), в Азии – в Джакарте и Стамбуле (обе 1869), в Лат. Америке – в Мехико (1857), Сантьяго-де-Чили (1858), Гаване и Рио-де-Жанейро (обе 1859), Салвадоре и Кальяо (обе 1860). В Канаде первая К.-ж. д. сооружена в Торонто (1861), в Австралии – в Сиднее (1861), в Новой Зеландии – в Нельсоне (1862).

Протяжённость сети городских К.-ж. д. в 1885 в США превышала 5 тыс. км (в т. ч. в Нью-Йорке 800 км), в Юж. Америке – 1,5 тыс. км (б. ч. приходилась на г. Буэнос-Айрес), в Великобритании составляла 1210 км, в Италии –

1000 км, в Германии – 900 км, во Франции – 640 км (в т. ч. 250 км в Париже), в Нидерландах – 625 км, в Рос. империи – 550 км. В Италии и Нидерландах К.-ж. д. строились в первую очередь для перевозки грузов. Появление и распространение электрич. тяги привело к ликвидации гор. линий К.-ж. д. или их электрификации и замене вагона К.-ж. д. трамваем. Городские К.-ж. д. исчезли в США в 1910-х – нач. 1920-х гг., в странах Европы, Лат. Америки и Азии – в 1920–30-е гг.

В России преобладали городские К.-ж. д., междугородные не получили развития. Первые гор. К.-ж. д. были грузовыми, построены в С.-Петербурге (1859–60, на Васильевском острове), в пригороде Нижнего Новгорода – Канавине (1864), Москве (1870–80), Кременчуге (1886). Грузовые К.-ж. д. действовали на многих пром. предприятиях и шахтах.



Конка с империалом в Москве.  
Фото. Кон. 19 в.

Первые городские пассажирские К.-ж. д. в Рос. империи появились в С.-Петербурге (1863), Москве (1872) и Варшаве (1881). В 1880–90-е гг. они проложены во всех крупных городах: Казани (1875), Одессе (1880), Риге (1881), Харькове (1882), Тифлисе (1883), Саратове и Ростове-на-Дону (обе 1887), Ревеле, Кишинёве и Туле (все 1888), Баку (1889), Нахичевани-на-Дону (ныне в черте г. Ростов-на-Дону), Або и Гельсингфорсе (все 1890), Киеве и Воронеже (обе 1891), Бердичеве, Ковно и Минске (все 1892), Вильне (1893), Белостоке и Самаре (обе 1895), Николаеве (1897). Большинство городских К.-ж. д. принадлежало бельг. компаниям.

В Нижнем Новгороде, Могилёве и Пскове действовали К.-ж. д., построенные и принадлежавшие органам гор. обществ. самоуправления. В 1890–1910-е гг. в дачных пригородах С.-Петербурга (Вырица, Ораниенбаум, Поповка), Одессы (Куяльницкий и Хаджибейский лиманы, Ланжерон) и Москвы (Новогиреево, Малаховка), а также на курорте Гагры (1903), в ряде больших станиц Кубани (Абинская, Ильская), к ряду монастырей (Свято-Успенскому Святогорскому в Екатеринославской губ.; Троице-Сергиевской пустыни, близ Стрельны) были проложены небольшие линии частных К.-ж. д. Частная грузо-пассажирская К.-ж. д. действовала с 1903 в Ростове Ярославской губернии.

Наиболее протяжённую сеть К.-ж. д. в 1904 имели Москва (96,5 км), С.-Петербург (96,3 км), Одесса (50,4 км), Варшава (28 км), Казань (26,2 км), Саратов (21,3 км), Харьков (18,7 км), Тифлис (17,1 км), Баку (16,2 км). В 1900-е гг. во многих городах линии К.-ж. д. были электрифицированы. В 20 в. новые линии К.-ж. д. были проложены в городах Ташкент (1901), Псков (1909), Могилёв (1910), Нежин (1915), Ирбит (1926), а также в станице Крымская Кубано-Черноморской обл. (1921). Во многих городах быв. Рос. империи К.-ж. д. перестали существовать в период Гражд. войны 1917–22 и сразу после неё (гл. обр. из-за отсутствия фуража): С.-Петербурге (1917), Нижнем Новгороде, Харькове и Эривани (все 1918), Воронеже, Туле и Таллине (все 1919), Могилёве (1920), Ростове и Бердичеве (обе 1921), Баку (1923). В подавляющем большинстве случаев К.-ж. д. заменялись линиями электрич. трамвая (в осн. в 1917–1923). В то же время в ряде городов, где в ходе Гражд. войны прекратилась работа электростанций, движение по наиболее важным линиям возобновлялось с помощью конной тяги (Евпатория, Николаев, Одесса, Харьков). Последние линии К.-ж. д. на территории быв. Рос. империи закрыты в Минске (1928), Каунасе (1929), Потти (1932), станице Крымской (1933) и Ирбите (1934).

Отдельные К.-ж. д., преим. на пром. предприятиях и шахтах, просуществовали в ряде стран до сер. 20 в.

В настоящее время единственная в мире действующая линия К.-ж. д. (длина 2,8 км, открыта в 1876) сохранилась

в г. Дуглас на о. Мэн (Великобритания).

## **Литература**

Лит.: Straßenbahnatlas ehemalige Sowjetunion. 2003. В., 2003; Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации: география, история, статистика. Н. Новгород, 2007.