

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

УДК 332.824.6

*В. И. СЕНЬКО, доктор технических наук, А. А. ВАСИЛЬЕВ, кандидат технических наук, Ю. С. ГОРЕВАЯ, магистр исторических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

### ОБРАЗОВАНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОДОТРАСЛИ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Рассмотрено образование и становление транспортной подотрасли – одной из основных подотраслей системы городского жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ) г. Минска.

**В**ведение. Городское хозяйство, или городское устройство, как сфера особой деятельности на протяжении истории именовалось по-разному: «благочиние», «благосостояние», «благоустройство», «городское дело», «коммунальное хозяйство», «коммунальное дело», «градостроительство» и «жилищно-коммунальное хозяйство (ЖКХ)». Это разные названия одной и той же деятельности, но в разных исторических условиях, определяемых господствующей формой собственности.

Первыми подотраслями ЖКХ были жилищное хозяйство, водоснабжение, канализация, городской транспорт и др. С течением времени некоторые подотрасли объединялись, появлялись новые. Образовалась система ЖКХ. Естественно, что рождение и становление системы ЖКХ (как и сегодняшнее ее развитие) происходило, прежде всего, в крупных городах, что и предопределило ее как систему городского ЖКХ.

Сегодня ЖКХ представляет собой отрасль сферы услуг и важнейшую часть территориальной инфраструктуры, определяющую условия жизнедеятельности человека, прежде всего комфортности жилища, его инженерное благоустройство, качество и надежность услуг транспорта, связи, бытовых и других услуг, от которых зависит состояние здоровья, качество жизни и социальный климат в населенных пунктах.

Все мы так или иначе являемся частью системы ЖКХ, что определяет не только необходимость владения знаниями в области услуг, тарифов и т. д., но и заинтересованность в истории создания и становления системы жилищно-коммунального хозяйства.

Особый интерес вызывает история транспортной подотрасли системы ЖКХ как части транспортной системы страны.

**Основная часть.** Образование и становление транспортной подотрасли системы ЖКХ происходило прежде всего в крупных городах дореволюционной России, к числу которых относился и Минск, уже с 1825 г. насчитывавший около 26 тысяч жителей, а к 1917 г. ставший самым крупным городом на территории современной Беларуси с населением 134,5 тысяч человек.

Город быстро рос и территориально, что значительно усложняло доставку жителей до адресов и определяло острую необходимость обеспечения населения транспортным обслуживанием.

Основными видами транспорта дореволюционного Минска стали извоз и конка.

**Извозное дело.** «Правила об извозном промысле в г. Минске» были утверждены в 1870 г., они из года в год печатались в «Памятных книжках Минской губер-

нии». Желавшие заниматься извозом в Минске должны были получить свидетельство полиции о благонадежности и ежегодно платить в пользу города специальный налог.

В соответствии с обязательным постановлением городской Думы 1891 г. в Минске к работе в качестве извозчиков допускались лица не моложе 18 лет, доброго поведения, честные, трезвые и здоровые. Извозчик должен быть одет в чистую форменную одежду с соответствующей времени года шапкой или капюшоном. Вещи, забытые в экипаже, возвращались пассажиру или сдавались в ближайший полицейский участок. Извозчик на стоянке не имел права отказаться от поездки по городу или к вокзалу. Запрещалось требовать плату более чем по таксе.

Всего в Минске извозом занималось в 1889 г. 527 человек, в 1904 г. – 971, в 1914 г. – около 2 тысяч.

Извозчиками работали как горожане, так и крестьяне, приезжавшие из пригородных деревень на сезонные заработки, обычно зимой (рисунки 1 и 2).

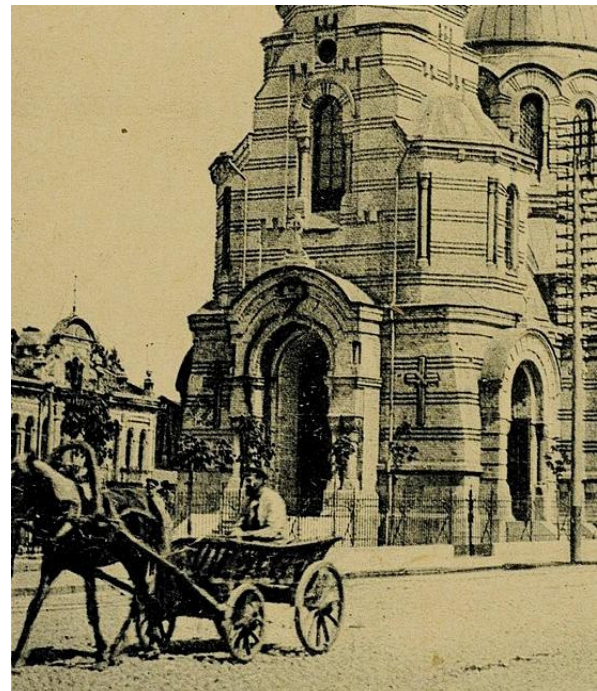


Рисунок 1 – По дороге с Захарьевской на Ново-Московскую

Извозчики делились на две категории: легковых и ломовых. Ломовики были аналогом современного грузового такси.



Рисунок 2 – Извозчик на Подгорной

В осенне-зимний период они чаще всего были задействованы на развозе дров, а летом – на перевозке мебели и стройматериалов. За отдельную плату могли переквалифицироваться в грузчиков.

Легковой извоз был прибыльнее и почетнее. Сотысячный Минск в начале прошлого века обслуживали около 500 только зарегистрированных легковых извозчиков. Всего было в среднем 7 возниц на тысячу горожан. Такое соотношение характерно для большинства городов Российской империи. Дважды в год все извозчики обязаны были проходить техосмотр. Специальная комиссия осматривала их повозки, сбрую, обмундирование и лошадей. После уплаты сбора и одобрительного заключения комиссии им выдавали разрешение на извозный промысел и специальные номера.

Среди работников легкового извоза установилась своя специфическая иерархия. Например, самые состоятельные возницы, обслуживавшие только богатых горожан, назывались лихачами. Привилегированные работники стремились заполучить номера первой сотни. Их повозки были ярко разрисованы, чисто убраны, а лошади ухожены. Лихачи всегда стояли первыми в очереди. Городовые, следившие за порядком у театров, зорко наблюдали за тем, чтобы богатые господа после спектакля имели возможность воспользоваться ухоженным транспортом. Обладателям номеров от второй сотни оставалось лишь ждать, пока разъедется публика на лихачах. О том, чтобы перехватить богатого клиента, нечего было и думать: тут как тут появлялся задобренный рублем городской и кнутом прогонял прочь с хлебного места.

Извозчики второго разряда в основном обслуживали средний класс и небогатых гостей города. Они были завсегдатаями стоянок у вокзалов и на центральных улицах города. По правилам, экипажи подавались в порядке очереди. Второй разряд в отличие от лихачей, трудился от рассвета до глубокой ночи.

Низшим классом конного извоза были герцуки. Большинство из них – приехавшие на заработки крестьяне, чьи повозки годились для перевозки пассажиров. Они обслуживали все категории горожан, часто соглашаясь даже на сумму, меньшую установленного управой тарифа.

Однодневный заработок легковых извозчиков первого и второго разрядов иногда поднимался до

3 рублей. Гарцуки, а также ломовые зарабатывали меньше. Они всегда находились на грани разорения. Прокормить себя, семью и лошадь, обновить сбрую, экипаж было для третьеразрядного извозчика непросто. Дорожали продукты питания и фураж, обострялась борьба за пассажиров. Приходилось за долги продавать и лошадь, и пролетку, а самому наниматься к извозопромышленникам.

Хозяева выдавали экипаж, ливрею и рубль в неделю или же устанавливали норму выручки в 2 рубля 50 копеек в день, отдавали остаток, если он оказывался, в качестве заработной платы. Так извозчики из мелких собственников превращались в наемных рабочих.

Извозничья биржа находилась на южной стороне Соборной площади, на углу сквера, напротив здания Северного банка и гостиницы «Европа» (рисунок 3).



Рисунок 3 – Извозничья биржа на Соборной площади

Неподалёку находился и Купеческий клуб. Ещё одна стоянка извозчиков в конце XIX – начале XX вв. находилась у входа в сквер со стороны пересечения Захарьевской и Петропавловской улиц.

Сами извозчики жили, в основном, на улице Ново-Московской. Положение «водителей кобыл» было незавидным: им часто недоплачивали, а порой их клиенты попросту сбегали. За малейшее подозрение в «неаккуратности» извозничьих лошадей забирали и держали на пожарном дворе. О бесправии извозчиков говорит тот факт, что они по первому требованию полиции отвозили в больницу заболевших, а в часть – пьяных, подкидышей, проституток. Разумеется, что денег за это никто не платил. Безвозмездными были и вынужденные поездки на пожары.

Не обходилось извозничье дело и без жесткой внутренней конкуренции. «Блатные» были в особо прибыльных местах. В Минске таким золотым дном были оба вокзала. Их держала в цепких руках группа извозчиков, нашедших общий язык с полицией. Стражи порядка отгоняли «посторонних», иногда применяя шашки.

Трудности создавали и минские улицы. Вот что писали «Минские губернские ведомости» в июне 1912 г.: «Улицы Минска представляют из себя сплошные выбоины и ухабы, сильно затрудняющие езду. Особенно тяжело приходится извозчикам, перевозящим разного рода тяжести. Лошадям таких извозчиков не под силу вести тяжелый воз, нагруженный кладью. Бедные животные падают от усталости под брань и побои возниц. Пожалейте лошадей!»

**Конка.** Городской транспорт общего пользования существовал еще в первой половине XIX в. Омнибус – многоместный конный экипаж с империалом – открытой площадкой и сиденьями наверху, на крыше кареты. Со временем улучшилась ходовая часть конных экипажей: усовершенствовались рессоры, тормозные устройства, поворотные механизмы. Обычные колеса заменили колесами с ребордами, и усилиями запряженных лошадей омнибус покати́л по рельсам городских железных дорог – так родилась конка.

В конце XIX в. Минск начал активно развиваться. К 1897 г. Минск насчитывал около 91 тысячи жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами XIX в. в 14 раз. Потребность минчан в передвижении все возрастала. Назрела необходимость в общедоступном транспорте. 4 ноября 1886 г. петербургский инженер, статский советник Андрей Горчаков подал минскому городскому голове заявление об устройстве в городе конно-железной дороги.

Рассмотрев прошение, хозяйственная комиссия городской Думы признала, что устройство такой дороги будет полезно Минску. «Приступить к исполнению договора немедленно» – такое поручение в самом начале 1886 г. минский городской голова дал статскому советнику, инженеру Андрею Горчакову. Как писал «Минский курьер», Горчаков предлагал построить четыре линии конки, которые должны были соединить центр города с железнодорожными вокзалами.

После всестороннего изучения договор на строительство и эксплуатацию конно-железной дороги в Минске был подписан городским головой 6 ноября 1887 г. Предприниматель обязался построить за свой счет три линии конки в Минске общей протяженностью 3310 саженей (около 7 км), а также провести реконструкцию улиц, по которым должны быть уложены рельсы. Например, расширить проезжую часть Московской улицы на 2 м и замостить ее по всей длине. Кроме того, он должен был содержать в исправности и очищать полосу мостовой в 60 см по обе стороны от рельсов на Захарьевской и Губернаторской улицах.

Для обеспечения финансовой стороны дела Горчаков обратился в Министерство внутренних дел с просьбой разрешить образовать «Русское общество городских и пригородных конно-железных дорог». Одним из основных его дольщиков стал крупный банкир с белорусскими корнями Лазарь Поляков. Срок концессии – монопольного права хозяев конки на перевозки пассажиров губернского Минска – определили в 50 лет. И только через 25 лет городу предоставлялось право выкупить конку у ее владельцев. Чувствуя, что с прибыльным проектом всё же придется расстаться, акционеры потеряли интерес к его развитию. А тут еще служащие начали устраивать забастовки. В чем-то приходилось идти им навстречу, что предполагало дополнительные расходы.

30 марта 1888 г. контракт был окончательно утвержден. И летом 1888 г. приступили к работам – расширению и реконструкции улицы Московской, других участков. Проектом предусматривалось проложить восемь верст рельсового пути. Официальное открытие полного комплекса состоялось в 1892 г. Со стороны вокзала в сторону улицы Захарьевской ровной лентой выстроились вагоны. По всему пути до самой Соборной

площади стояли несметные толпы народа. Кучера сдерживали лошадей, норовивших двинуться по необычной дорожке. Торжества открыл минский губернатор. Он пожелал городской Думе «и впредь не прекращать своей полезной работы, и чтобы периоды бездействий не имели бы места». Слово взял Косич – командир 4-го армейского корпуса. Вспомнил, в частности, свое пребывание в Брюсселе: «Этот город кружев и цветов, этот дамский город представляет в своей старинной центральной части узкие тесные улицы и много санитарных зон. Но зато как хороши его предместья, его Faubourgs, которые разрослись и расширились вокруг центра благодаря именно конке. Я надеюсь, что этот же процесс расширения и укрепления выпадет на долю Минска, и важнейшую роль в этом процессе будет играть конка, а затем и электрический трамвай...». Слова оказались пророческими.

Изящные вагоны (на 25 сидячих мест), быстро двигавшиеся по относительно узким улицам, постоянный звон колокольчиков как-то взбудоражили пешеходов, «заставили пульс городской жизни биться энергичнее» – подчеркивал в своем выступлении граф Чапский. На следующий день «Виленский вестник» восклицал: «Ну и чествуют же жители Минска свою конку! Весь вчерашний день по улицам, где проходит конка, народ не расходился до позднего вечера».

Вагон конки тянули по рельсам 2–3 лошади со скоростью 5 км в час. Двигалась конка с большим шумом, кучер беспрестанно звонил в колокол и покрикивал на зазевавшихся прохожих. Но минчанам полюбился этот транспорт – им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военные, рабочие и ремесленники. Кроме общедоступной цены, пассажиров привлекала и возможность остановить конку в любом месте, чтобы просто пройтись или поговорить со встретившимся на улице знакомым.

За первые дни работы конка перевезла около 20 тысяч пассажиров, или пятую часть городского населения.

Минская конка была отображена в Таблице данных Парижской всемирной выставки 1900 г.

Поначалу в Минске планировались три линии конки. Но к ее открытию проложили лишь две. Первая, Вокзальная, связывала Брестский и Виленский вокзалы по улицам Московской и Бобруйской. Вторая, Главная, шла от Виленского вокзала до Соборной площади по улицам Петербургской, Коломенской, Захарьевской, Губернаторской, позже стала доходить до Нижнего рынка, а еще позже пролегла до пивоваренного завода на Сторожевке. Был и пересадочный отрезок. Со временем, в 1895 г., конка по мосту возле Нижнего рынка перешагнула Свислочь. А еще через три года появилась новая, Немиго-Захарьевская линия. Общая длина рельсов составила 7,3 версты (около 8 км).

Фрагменты конки представлены на рисунках 4–6.

Городские земли под пути, а также пассажирские павильоны предоставлялись владельцам конки безвозмездно. Вести переустройство улиц они обязывались, «не повреждая вообще сооружений городских, казенных, а равно принадлежащих частным лицам». Широко использовался одноколейный путь, а стрелки на разъездах переставлялись кондуктором или специально приставленным рабочим.



Рисунок 4 – Конка на Губернаторской улице

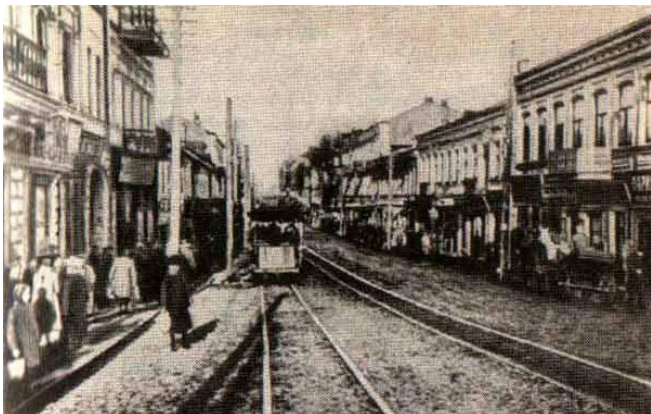


Рисунок 5 – Конка на Захарьевской улице

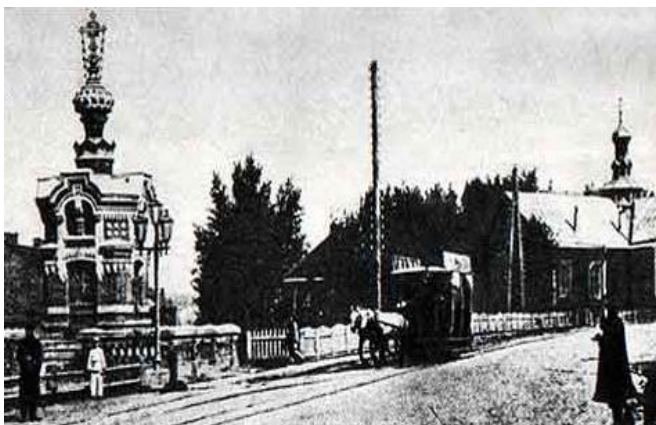


Рисунок 6 – Конка в районе Западного моста

Кучеров снабжали свистком или трубой, также к вагону прикреплялся колокол для предупреждающих сигналов. Форму одежды кучеров и кондукторов утверждала городская управа. За работой кондукторов на линии и регулярностью движения вагонов следили контролеры. До 1910 г. существовало правило для низших чинов «козырять» при встрече с начальством.

В 1897 г. эксплуатировалось 14 закрытых («зимних») и 8 «летних» вагонов Мытищенского, Коломенского и Балтийского заводов, фабрики Якобсона. По Захарьевской улице ходили пароконные вагоны, на остальных линиях – одноконные. В те годы было около 90 лошадей. К 1912 г. количество вагонов увеличилось до 31 (14 «летних»), а лошадей – до 95. Раздача корма для них (20 фунтов овса, 20 фунтов сена, около 4 фунтов соломы) совершалась три раза в сутки. На пересадочных и остановочных пунктах устраивались павильоны, а в ме-

стах пересечения линий – отапливаемые будки для обогрева кучеров и кондукторов. Здесь же размещался навес для лошадей. В 1909 г. остановочные и пересадочные места, конечные станции конки начали дезинфицировать.

Плата за проезд определялась в зависимости от маршрута и расстояния и отличалась сравнительно дешевой – 3–4 копейки до 1896 г. и 5–6 копеек в последующий предвоенный период. Сравним с таксой для извозчиков, утвержденной городским управлением: в 1905 г. за проезд в центре города надо было платить 15 копеек, от центра до Виленского вокзала – 30, а от Комаровки до Брестского вокзала – 55, т. е. примерно столько, сколько получал за день черноработчий. Выезд за пределы города оплачивался по соглашению. Не случайно, предчувствуя серьезную конкуренцию, извозчики встретили появление конки крайне враждебно и даже, по свидетельству старожилов, однажды перевернули вагончик. Владельцы же конки ставили задачу перед своими служащими не допустить ни одного случая неоплаченного проезда. За безбилетный проезд пассажира кондуктор мог быть уволен со службы.

Чины полиции пользовались даровым проездом на передней площадке вагона. За детей младше пяти лет плата также не взималась. Городская управа находила целесообразным обеспечить бесплатными билетами монтеров водопроводно-электрической станции. Управление конно-железной дороги со своей стороны также выдавало некоторым лицам жетоны на право бесплатного проезда. С передачей в 1913 г. конки в ведение города был введен льготный проезд для учащихся.

Владельцы домов, расположенных вдоль строящихся линий дороги, порой относились к новому виду транспорта враждебно – в городскую управу поступали заявления с претензиями. А ведь 10 мая 1892 г. открытие конки горожане встречали восторженно: «Куски ленты буквально были расхищены публикой на память о таком торжестве», «Торжественный выезд производил чрезвычайный эффект». Впоследствии уже сами владельцы конки предъявляли судебные иски к ряду домовладельцев по вопросам содержания и уборки проезжей части мостовых, на которых были уложены коночные рельсы.

Через три месяца эксплуатации конки, ввиду часто повторяющихся недоразумений между пассажирами и поездной прислугой (даже напоминание кондуктором об оплате проезда воспринималось отдельными лицами как обидное замечание), по примеру Московской и Петербургской конно-железных дорог каждый вагон снабдили ящиком для заявлений. Пассажиры жаловались на медлительность, тесноту, курение в вагонах.

Движение экипажей конки в расположенном на холмах Минске представляло определенные сложности. Так, для подъема на Соборную площадь или в сторону Троицкой горы на Торговой улице впрягали дополнительных лошадей. Если же это не помогало, пассажиры выскакивали на ходу и, преодолев подъем пешком, занимали свои места. При ширине колеи в 1 м вагоны не отличались устойчивостью, порой сходили с рельсов, особенно в половодье и после ливней, когда полотно затапливалось.

Происходили и несчастные случаи, за что жители окрестили дорогу «костоломкой». Один из пострадав-

ших жаловался в городскую управу, что «был переехан вагоном Минской конно-железной дороги», и просил пособие за увечье правой ноги. Ответ последовал такой: «Общество обязано уплачивать 50 рублей за увечье, последовавшее от неисправного содержания подвижного состава, но так как в указанный день неисправность подвижного состава не имела места, просьба удовлетворению не подлежит».

Однако всё это не обескураживало минчан: конка оставалась популярной, ведь проезд был недорогой, и ее можно было остановить в любом месте (кроме стрелок и подъемов) – обязательные места стоянок появились только в 1904 г. Работала конка примерно с 8 часов утра до 10 часов вечера, порой и позже, подвозя припозднившихся горожан.

Газеты того времени писали, что конка в условиях городского бездорожья имеет ряд преимуществ перед извозным транспортом: в 8–10 раз увеличивается число перевозимой публики, во много раз возрастают скорость и регулярность движения.

Число перевозимых пассажиров росло из года в год: 1376 тысяч – в 1903 г., 1608 тысяч – в 1912 г., 1863 тысячи – в 1914 г. Конно-железная дорога стала общедоступным транспортом. Им пользовались чиновники и мелкие торговцы, гимназисты и военнослужащие, рабочие и ремесленники.

Конно-железная дорога представляла собой довольно сложное хозяйство. Между Петербургской и Базарной улицами, около скотопригонного двора находились ее управление и вагонный парк. Там были конюшни, сараи, кузница, казармы для конюхов, магазин.

Конка приносила акционерному обществу надежные и немалые прибыли. В 1897 г. доходы превысили расходы на 14 процентов, в 1903 г. – на 21 процент. Таких высоких показателей не имело ни одно промышленное предприятие Минска. Вложение капиталов в городской транспорт было выгодным делом.

Высокие доходы достигались в значительной мере за счет эксплуатации служащих. В 1905 г. штат их составлял 60 человек. Кондукторы и кучера, находясь на работе от темна до темна и часто без перерыва на обед, получали за свой труд меньше чернорабочего. Только заработок контролеров был несколько выше. Подростки, работавшие форейторами, получали в 2 раза меньше взрослых. Немудрено, что в среде служащих зрело недовольство администрацией. В апреле 1893 г. на конке состоялась первая забастовка, окончившаяся поражением трудящихся. Одиннадцать кучеров были уволены, так и не добившись повышения зарплаты и получения летней одежды.

4 июня 1905 г. служащие конки забастовали снова. При поддержке местной группы РСДРП они смогли выдвинуть обширные требования: 8-часовой рабочий день, прибавка по 1 рублю за каждый год службы, полная двухнедельная выплата жалованья в случае болезни, оказание бесплатной медицинской помощи, отмена всех штрафов, полный праздничный отдых на Пасху, Рождество и Новый год, полная выплата жалованья за время забастовки и гарантия, что никто не пострадает за участие в ней. Акционерное общество несло убытки – управа высчитывала за простой по 25 рублей в сутки, и 20 июня предприниматели уступили, почти все требования были удовлетворены. Однако 2 октября была организована но-

вая забастовка. Началась она из-за того, что управляющий конкой Морозов в нарушение достигнутых соглашений не выдал зимнюю одежду. Когда же служащие стали требовать, вызвал полицию. Городское управление решило выступить посредником. Выработав условия соглашения с забастовщиками, оно стало угрожать расторжением концессионного договора в случае их неприятия. Но Морозов отверг посредничество города.

Удовлетворение требований служащих было связано с дополнительными расходами приблизительно в 5 тысяч рублей. Это большая сумма, но она не разоряла акционеров, как это пытался представить управляющий. В 1906 г. даже с учетом покрытия расходов предыдущего года чистая прибыль составила 7,3 тысячи рублей.

Управление объявило о закрытии конки, забастовщиков не допустили в парк, охранявшийся полицией. 15 ноября с новым штатом была предпринята попытка возобновить движение. Но городская группа РСДРП призвала к бойкоту конки, и минчане поддержали этот призыв. Вагоны шли почти пустыми. На следующий день бастующим удалось разогнать штрейкбрехеров. Горожане же демонстративно шли пешком, игнорируя бегущие по городу пустые вагончики, в поддержку бастующих. Пришлось хозяевам пойти на уступки. Движение возобновилось 5 декабря с прежним составом служащих.

События 1905 г. показали, что городское управление решительно искало повод для отказа от услуг концессионеров. Несмотря на высокую доходность конки, в городскую кассу поступали буквально крохи. В первые годы это были оговоренные контрактом 300 рублей, в 1908 г. – 447 рублей.

Начиная с 1899 г. городское управление вело тайную и явную борьбу за обладание конкой. Для досрочного выкупа не доставало ни средств, ни согласия владельцев, поэтому приходилось лишь искать повод, чтобы уличить предпринимателей в нарушении договора, расторгнуть его и в судебном порядке добиться права на владение дорогой. Стремясь удержать свою собственность, акционеры то сулили построить дополнительные линии и заменить конную тягу электрической, то грозились продать конку иностранным промышленникам ввиду ее «малодоходности». Но «отцы города» отвергали и компромиссы, и угрозы. Они желали сами распоряжаться городским транспортом, чтобы успешнее пополнять муниципальный бюджет, а заодно и свои карманы.

Находясь в условиях неопределенности, акционерное общество воздерживалось от дополнительных капиталовложений. Рельсы, вагоны и всё хозяйство конки приходили в негодность. Многочисленные просьбы жителей Ново-Московской улицы, Серебрянки, Лошицы об открытии новых маршрутов оставались на бумаге.

Только в 1912 г., когда наступил оговоренный в контракте первый срок выкупа, у городских властей появился повод действовать более решительно. После долгих совещаний выкупная сумма была установлена в размере 212,5 тысячи рублей. Минск получил разрешение на облигационный заем для приобретения конки и строительства трамвая. И только после этого – 8 ноября 1912 г. – выкуп состоялся. Дорога перешла во владение города, но с условием, что ее подвижной состав после

введения трамвая будет возвращен акционерному обществу. Это планировалось осуществить к концу 1914 г., но помешала война.

Эксплуатация конки продолжалась и в военное время. Однако дни ее были сочтены, потому что уже в 1913 г. утвердило проект трамвая.

**Трамвай.** Акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог России, владевшее конкой в Минске, еще в 1898 г. внесло предложение в городскую Думу о замене действующей конки электрическим трамваем. Для этого необходимо было построить электростанцию, общую для питающей сети трамвая и электрического освещения города.

В октябре 1911 г. городская Дума решила произвести выкуп конки и ходатайствовать о выпуске облигационного займа в сумме одного миллиона рублей на строительство трамвая из капитала частных лиц. На заседании городской Думы 6 октября 1912 г. вопросы выкупа дороги и строительства трамвая были решены окончательно. Было установлено, что строительство будет вестись исключительно силами и под руководством городского управления. Проведение изыскания линий трамвая и определения стоимости этих работ было поручено директору Минской водопроводно-электрической станции Ф. Корзону. Сеть маршрутов первоначально предполагалась из двух линий: от Брестского вокзала до Золотой Горки длиной 4,6 км и от скотобойни по Игуменскому тракту, улице Захарьевской, Нижнему базару до Сторожевского кладбища длиной 4,8 км. Затем намечалось построить линию от Ляховки по Губернаторской и Немигской улицам до Юбилейной площади. В центре все линии были бы двухпутные. Ширина колеи была выбрана 1 м. Среднюю скорость движения планировали сделать равной 12 км в час, что давало бы возможность проехать от Комаровки до Брестского вокзала за 25 минут, а от Сторожевки до Виленского вокзала – за 20. Территория под парк была определена по улице Долгобродской – на участке, примыкающем к конному рынку, который намечалось перенести.

Подвижной состав первоначально должен был включать 14 моторных и 3 прицепных трамвайных вагона

вместимостью 18 и 14 пассажиров соответственно. Каждый вагон оборудовался двумя электродвигателями по 35 лошадиных сил каждый. Предусматривалось применить постоянный электрический ток напряжением 550 В от городской электростанции по двум подземным кабелям.

27 ноября 1913 г. Минская городская Дума 17 голосами против 14 приняла проект сооружения трамвая, составленный минским инженером Ф. Корзоном при участии киевского профессора Дубелира. Был установлен срок окончания строительства – ноябрь 1914 г.

Работы по строительству предусматривалось начать с Золотой Горки и с конца Коломенской улицы.

**Заключение.** История – неотъемлемая часть будущего. Образование транспортной подотрасли в системе городского ЖКХ явилось основой будущей многоплановой транспортной системы Минска.

#### Список литературы

- 1 Через годы и испытания // Министерство жилищно-коммунального хозяйства Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mjkh.gov.by/print.php?id=78>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 2 Лошадь как лошадь и как часть жизни старого Минска // Новостной портал «ТУТ.ВУ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/kaleido-scope/384570.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 3 Конка в Минске // maxim\_nm [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://maxim-nm.livejournal.com/45824.html>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 4 Конка // Минск старый и новый [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minsk-old-new.com/minsk-2796.htm>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 5 Минская конка: первое появление общественного транспорта в столице, борьба с зайцами и извечные конфликты // Городской журнал «Minsk» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://whereminsk.by/minsk/magazine/one/109>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 6 Сначала была конка // Вечерний Минск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vminsk.by/news/30/22085/>. – Дата доступа: 20.09.2014.
- 7 Васильев, А. А. История формирования системы жилищно-коммунального хозяйства : [монография] / А. А. Васильев, И. Г. Малков ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 215 с.

Получено 28.11.2016

**V. I. Senko, A. A. Vasilyev, Y. S. Gorevaya.** Formation and becoming of transport subsector of system of city housing and communal services.

Formation and becoming of transport subsector – one of the main subsectors of system of the city housing and communal services (HCS) of Minsk is considered.