

165 лет первой петербургской конке



В 1860 году в Петербурге, столице Российской Империи, начала работать первая товарная конка — городская железная дорога с конной тягой. Сначала конкой возили только грузы в таможню к прибывающим судам. А в 1863 году конка появилась в Петербурге уже как новый вид городского пассажирского транспорта, предшественница городского трамвая. Ее появление стало прорывом в транспортной сфере города: конка могла комфортно перевозить большое количество пассажиров по весьма доступной цене. Петербуржцы стали первыми жителями Российской империи, опробовавшими новый транспорт. И он пришелся им по душе.

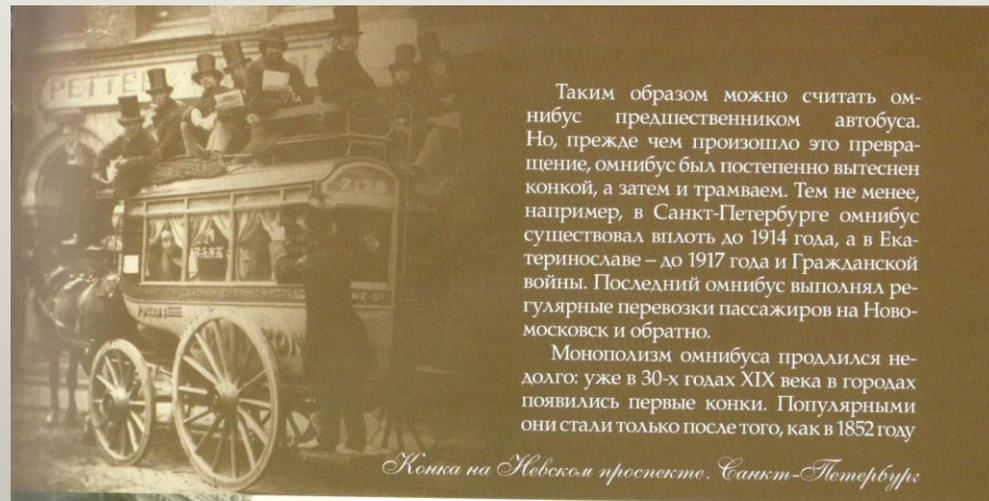




T49988
Трамвай. Городская железная дорога [Текст] /
сост. Л. В. Морок. - Москва : Лакуэр Принт,
2018. - 79 с.

Ставшие двухэтажными, вмещавшие до 40 пассажиров, омнибусы не справлялись с пассажиропотоком. Недаром они получили меткое народное название «40 мучеников».

До появления конки общественным транспортом были омнибусы – вместительные экипажи на 10–16 человек, стоимость проезда в один конец составляла 10 копеек. Но с ростом города омнибусы перестали удовлетворять растущий спрос, возникла необходимость в новом решении.



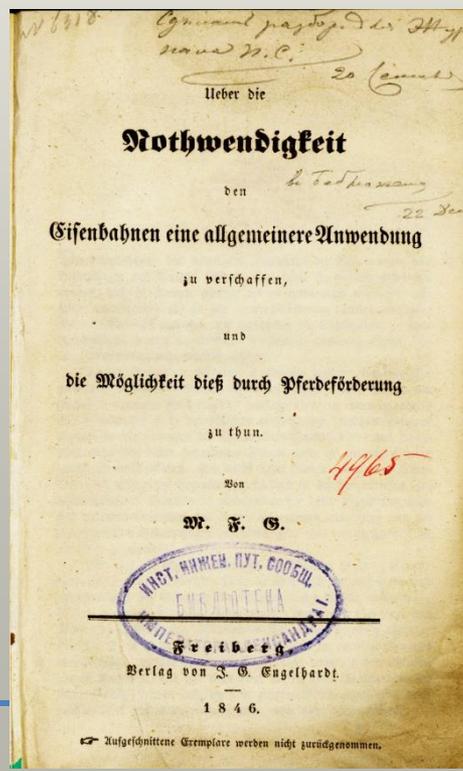
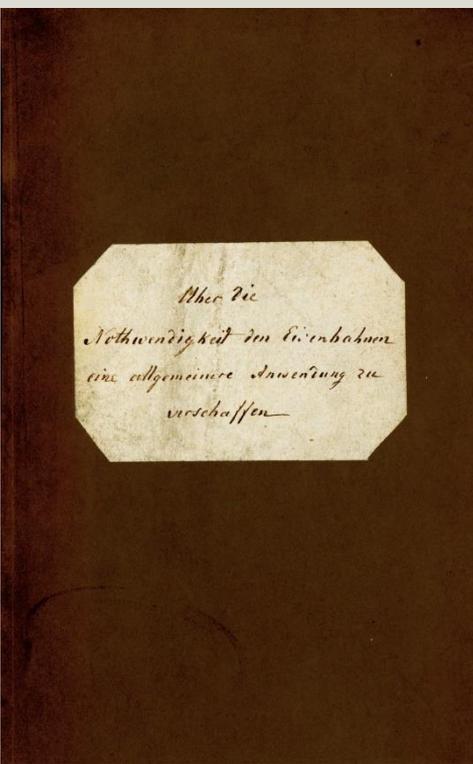
Таким образом можно считать омнибус предшественником автобуса. Но, прежде чем произошло это превращение, омнибус был постепенно вытеснен конкой, а затем и трамваем. Тем не менее, например, в Санкт-Петербурге омнибус существовал вплоть до 1914 года, а в Екатеринославе – до 1917 года и Гражданской войны. Последний омнибус выполнял регулярные перевозки пассажиров на Новомосковск и обратно.

Конка на Невском проспекте. Санкт-Петербург



Транспорт в Петербурге в XIX веке

- Необходимость развития городского транспорта была очевидна. Сначала конно-железная дорога в Петербурге имела протяженность 3 км, пролегла через Васильевский остров и по ней перевозили грузы. Но в 1863 году вышло постановление «Об устройстве в Петербурге публичных экипажей», и 27 августа того же года по улицам города поехала первая конка с пассажирами.



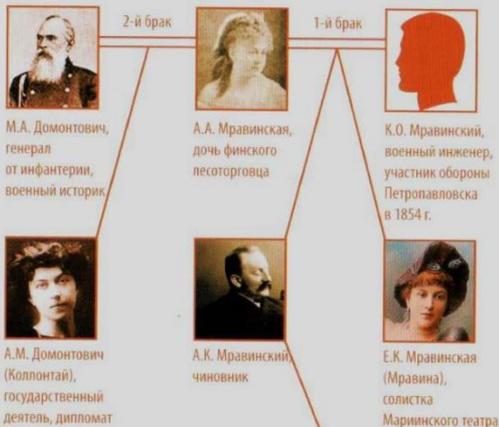
4965 ФОНД РЕДКОЙ КНИГИ
 Ueber die Nothwendigkeit den Eisenbahnen eine allgemeinere Anwendung zu verschaffen und die Möglichkeit dieß durch Pferdeförderung zu thun / Von M. F. G. - Freiberg : Verlag von J. G. Engelhardt, 1846 (Neustadt-Dresden : Druck von C. Heinrich). - нем. яз. - Перевод заглавия: **О необходимости дать железным дорогам более широкое применение и о возможности сделать это конным транспортом.**
 Примечания об особенностях:
 На пустом л. в конце круглый штамп: Zwickau 25 sep.
 На тит. л. пом. каранда.: Сделать разборъ для Журнала П. С. 20 Сентября въ Библиотек..

- О создателе первой петербургской конки известно немного. Домонтович Георгий Иванович был кавалер орденов: Св. Владимира IV ст. (1864), III ст. (1872), Св. Анны II ст. с императорской короной (1866). Послужной формуляр: генерал-майор (с 20.04.1869), член строительного отделения Морского технического комитета, генерал-лейтенант (1882).
- Согласно метрическому свидетельству, предъявленному при поступлении в 1835 году в Институт Корпуса инженеров путей сообщения, он родился 26 апреля 1823 года. После окончания института в 1843-м около сорока лет служил в Инженерном корпусе.
- Сначала участвовал в строительстве казематированной батареи «Князь Меншиков» в Кронштадте, затем – в Петербурге – плашкоутного Дворцового моста. В 1860 году проложил первую линию конно-железной дороги по улицам города – от 17-й линии Васильевского острова до здания Биржи.
- К концу карьеры Георгий Домонтович являлся генерал-лейтенантом. А вот личная его жизнь поначалу сложилась несчастливо. Он рано лишился жены Павлы Михайловны и троих детей – Михаила, Екатерины и Ивана. Все они были похоронены на Новодевичьем кладбище. Он женился второй раз – на Наталье Шеншиной, родилась дочь Зоя. Зоя ушла из жизни в 1907-м, 32-х лет, и была похоронена рядом с отцом.

Домонтович, Георгий Иванович (1823—1883) — генерал-лейтенант, инженер, строитель первой конно-железной дороги в Петербурге.



У Георгия Ивановича Домонтовича оказалось много известных родственников – как по линии его двоюродного брата М.А. Домонтовича, так и его вдовы Н.С. Шеншиной



В поэме детства «Роса оранжевого часа» Игорь Северянин, кроме отца и матери, упоминает и многих своих дальних родственников:

За генерала-лейтенанта
 Мать вышла замуж. Вдвое муж
 Ее был старше, и без Канта
 Был разум чист его к тому ж...



Е.А. Мравинский, дирижер, народный артист СССР



Ему был предком гетман Довмонт,
 Из старых польских воевод.

Наш дом знакомых полон стай:
 И математик Верещагин,
 И Мравина, и Коллонтай, –
 В то время Шура Домонтович, –
 И черноусыц, чернобровыч,
 Жених кузины, офицер;
 И сын Кара.
 Мой крест



И.В. Лотарев (Северянин)

те гражданских инженеров, Константиновском артиллерийском училище, в 1900-х гг. вел курс теоретической механики в ИИПС.

(Похоронен недалеко от дочери. Участок 18, № 27)

128. Домонтович Георгий (Григорий) Иванович (1823–1883)

После окончания ИКИПС в 1843 г. около 40 лет служил в Инженерном корпусе. Участвовал в строительстве батареи «Князь Меншиков» в Кронштадте, в Петербурге – Дворцового моста (плашкоутного), реконструкции Адмиралтейства, участвовал в прокладке первой линии конно-железнодорожной по улицам города. Член Морского строительного комитета, генерал-лейтенант.

(Похоронен рядом с женой, детьми и братом. Участок 8, № 69)



129. Дружинин Сергей Иванович (1872–1935)

По окончании ИИПС в 1894 г. Несколько лет служил в МПС. Затем ститут, где читательной механической технической организации противленные материалов».

Вместе с Н.А. Белелюбским вел большую работу по совершенствованию технологии бетонных и железобетонных



материалов и конструкций. Профессор, член-корреспондент АН СССР. В 1935 г. репрессирован по надуманному делу «Ленинградского центра». Когда расстрелян и где похоронен – неизвестно.

(Условное захоронение, созданное по воле родственников. Участок 17, № 105)

130. Дружков (Друк) Павел Александрович (1877–1927)

В 1910-х гг. – служащий канцелярии общих съездов представителей российских железных дорог.

(Участок 26, № 80)



131. Друри Василий Иванович (1871 – после 1930)

После окончания Петербургского университета работал в канцелярии Комитета министров. С 1906 г. – в Минфине, чиновник особых поручений департамента ж.-д. дел.



D39928

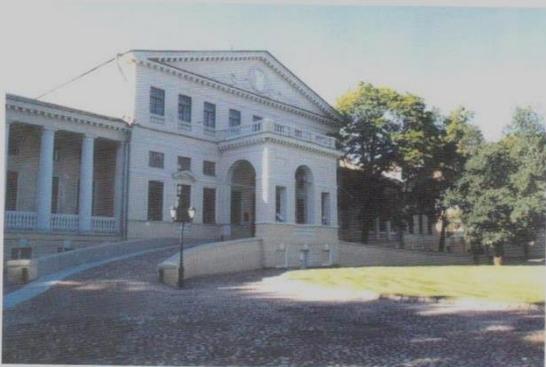
Времен
 связующая
 нить...

D3986 Куценина, Т. Времен связующая нить... : инженеры путей сообщения и Новодевичий монастырь. - Санкт-Петербург : РЖД-Партнер, 2012.

Т44293-4(21)/2009

Посвящается 200-летию
со дня основания Университета

ИЗВЕСТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ



ВЫПУСК 4

Санкт-Петербург
2009

34

200 лет ИКИПС–ЛИИПС–ЛИИЖТ–ПГУПС

А. А. Фуллон – строил форт «Цитадель», переименованный в «Император Петр I»;

М. Г. Дестрем – проектировал форты «Александр I» и форт «Павел I», бывший «Рисбанк». В стену форта «Александр I» вмурована медная доска с текстом: «Форт строился под надзором генерал-лейтенанта М. Г. Дестрема». Он впервые дал формулу по расчету числа свай на 1 кв. сажень в зависимости от высоты сооружения. Проект форта «Александр I» являлся классическим. Он стал примером для подражания: так устроен форт «Баярд» в Нормандии (Франция) и многие другие;

В. П. Лобзев – строил форт «Александр I»;

Г. Домантович и Я. Вильсон (Вильсон 1-й) – строили казематную батарею у Купеческой гавани;

Е. Вильсон (Вильсон 2-й) – почти пять лет сооружал рязево-каменные преграды (всего 225) на Северном фарватере от Кронштадта до Лисьего Носа.

Вот такими были весьма заметные дела лучших представителей Петербургского института, когда город-форпост Кронштадт «одевался в камень».

Не менее значительной была деятельность Александра Васильевича Полежаева (1821–27.12.1891), выпускника ИКИПС 1843 г. А. В. Полежаев возвел первую в окрестностях Петербурга конно-железную дорогу в 1856 г. по льду Финского залива для перевозки грунта и строительных материалов от Лисьего Носа к Кронштадту и его фортам. Дорога составила более 16 км, и для облегчения её веса продольные брусья (рельсы) были деревянными и лишь обиты полосовым железом.

В начале своей инженерной карьеры А. Полежаев строил шоссе и дороги и ж.-д. магистраль Петербург – Москва. Затем он перевелся в служащие Департамента железнодорожных дел и с 1850 г. руководил чертежной по изготовлению проектов новых железных дорог. Вскоре его назначили начальником отдела частных ж. д., которые стали наконец-то возникать. Он, в частности, выдал разрешение на концессию по сооружению ж. д. Москва–Севастополь, но в связи с Крымской войной она допнула.

В этот период им овладела идея устройства конно-железных дорог в Петербурге, однако в Городской думе он получил отказ: «Проложение рельсов по улицам вызовет несчастные случаи с извозчиками: пересекая рельсы, пролетки будут опрокидываться, а кроме того, пассажиры могут попадать под колеса конки...». И все же на окраине города он проложил первую грузовую конку (1854) – в Смоленской слободе вдоль речных причалов Перевозной набережной, где возникло значительное количество складов и производств (кирпичные заводы, бумагопрядильные мануфактуры). Её протяженность составила чуть более 3 км и рельсы для экономии средств представляли из себя деревянные брусья, обитые листовым железом.

2009/4

Proceedings of Petersburg Transport University

200 лет ИКИПС

Возле

С 1860

оружий в

ревел его в

В 1864 г. П

собственн.

машинном

Их.

Извест

котором он

ших дней.

З Инженер

Более

был суб

машинист

Особ

ен, а также

инженер

иной спе

тическая о

ки высоко

было и в П

Очень

ей в Тур

собой в 18

провали

ную кар

ИКИПС им

Кавказ о

ISSN 1815-



Хотя портрета Георгия Ивановича Домонтовича не сохранилось, хранится память о его делах и инженерном наследии.

C30462-1

Танкеев, Сергей Владимирович.

Занимательная энциклопедия необычного железнодорожного транспорта / С. В. Танкеев. - Москва : УМЦ по образованию на ж. д. трансп. – Ч. 1 : Самые необычные железные дороги. - 2023.



1. КОННО-ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Одним из предшественников рельсового пути был древнегреческий диолак — каменная дорожка для перевозки кораблей через Коринфский перешеек. Направляющими служили глубокие желоба, в которые помещали полозья, смазанные жиром.

В XVI в. на шахтах Германии и соседних регионов использовались деревянные рельсовые пути и вагонетки, колеса которых были снабжены ребордами.



Шахтный деревянный рельсовый путь и вагонетка. XVI в. Немецкий технический музей, Германия

В некоторых регионах Англии деревянные рельсовые дороги для вагонеток были известны уже во второй половине XVI в. — время правления королевы Елизаветы. В XVII в. они получили широкое распространение в горнодобывающих районах Англии, а в XVIII в. их постепенно вытеснили железные рельсовые дороги.



Шахтная вагонетка английской деревянной рельсовой дороги начала XVIII в.

Первой наземной железной дорогой считается Уоллатонская вагонная дорога (Wollaton Waggonway). Эта железная дорога длиной примерно 3 км была построена между 1603 и 1604 гг. для перевозки угля между поселениями Стрелли (Strelley) и Уоллатон (Wollaton) рядом с Ноттингемом. Точное время закрытия дороги неизвестно, но шахты Стрелли прекратили работу в 1620 г., скорее всего, тогда же перестала существовать и железная дорога.



Вагон с углем, перемещающийся конной тягой по Уоллатонской вагонной дороге, начало XVII в., Англия

Первая конная железная дорога с регулярными пассажирскими перевозками возникла в 1807 г. в Великобритании. Скорость ее движения достигала 10 км/ч.



Пассажирский экипаж начала XIX в. на перегоне конной железной дороги

Поскольку железные дороги, как правило, были односторонними, во многих освоенных железнодорожниками угольных официальных и неминуемым приоритетом пользовались составы с грузами. Заплатившим за билеты пассажирам приходилось выходить из повозок и дружно снимать их с рельсов, а затем устанавливать обратно.

Койка (конно-железная городская дорога) — вид общественного транспорта, широко применяв-



Что же такое конка?



Когда-то был павлов в прекрасную картину —
Сиделась дама чинно в роскошный экипаж,
С улыбкою счастливою, с прелестной детской миной
Придерживал ей дверцу веселый юный паж.

Шуршащие красновозок, синие дылдамы,
Латерные лампы и мраморный портал...
Увы! В далеком прошлом остались эти сцены,
Во дни давно минувшие ушел мой идеал!

Ахине... Боже правый! Охмобасной толпою
Змыслины-феионы берут империя —
Вот краши конки пала, захваченная с бою...
А ругать пассажиров! Кто только не орает!

На каждой остановке уж не без потасовки.
Да, зонтиков удары страшнее, чем канки...
Кондуктор страшно злится, но двери нет — закрыться
От равных пешеходов, желавших войти.

Проксаяны раз в конке, расхланной вагонке,
Увидели на деле российский наш народ
С повитыми боками (двум-трем пинками),
Я против равноправия открыю смело рот!

Нет, что ни говорите, меня не убедите:
Хвалите демократию — расудку вопреки,
Но восклицайте вдали, в излучине сидите,
А в конке валь в соборании — нет, Боже упаси!

И. Гитник. 1907 г.

Петербургский транспорт. С рисунка второй половины XIX в.

На улицах Санкт-Петербурга. С рисунка второй половины XIX в.

Валко-сань вагоны Общества конно-железных дорог.
Рисунки С. Шапилова

«Разработанный Московским обществом конно-железных дорог новый вид экипажа для зимнего времени представляет собою обыкновенный, малого размера, вагон на четырех санных полозьях; передние два на особых шкворнях, что облегчает делать правильные повороты; кроме того, полозья, как передние, так и задние, — с подрезами, поддерживающими правильный ход экипажа. Внутри его имеется 14 мест, по семи на каждой стороне. Внешняя отделка чистая и даже изящная. Кондуктор стоит позади вагона на деревянной площадке, у дверей сделаны ручки, для удобства при входе в вагон. На рисунке показано, что для удобства одна пара лошадей, по испытанию убедили, что для ровной езды необходима тройка, причем третья лошадь будет впереди с фрейтором. В день испытания вагона-саней снегу было немного, тем не менее, проезд на расстояние пяти-шести верст по городу и частью за городом потребовал не более 30-40 минут. Предлагаемый рисунок представляет вагон-сань, построенный по образцу американских зимних саней, который принят Первым Московским обществом конно-железных дорог для перевозки пассажиров».

«Всесоюзная иллюстрация». 1879 г.

- Конка — это открытый или (чаще) закрытый экипаж-вагон, иногда двухэтажный с открытым верхом. Вагон по рельсовым путям тянула пара лошадей с кучером.
- Еще так называют городскую железную дорогу с конной тягой. Этот исторический вид железнодорожного рельсового общественного транспорта широко применялся до перевода железной дороги на паровую, тепловую, электрическую или канатную тягу.
- В Российской империи конка была построена в большинстве крупных городов и губернских центров — Санкт-Петербурге (товарная в 1860, пассажирская в 1863), Москве (1872), Казани (1875), Риге (1882), Саратове (1887), Самаре, Воронеже, Минске и др.

C26075

От конки до трамвая [Текст] : Из истории петербургского транспорта: [Альбом] / Е. Д. Шапилов. - СПб.: Лики России М. : Джули, 1993.





Запуск конки вызвал пристальное внимание прессы.

Отзывы были хорошие: «Вагоны очень красивы и по изяществу отделки и удобству не оставляют желать ничего лучшего.

Сидения устроены наверху и внизу вагонов, всего на 40 человек, по 10 человек на каждой скамейке. Цена в один конец 10 коп. внизу и 5 коп. наверху вагона... В случае надобности могут быть выведены на дорогу все 10 вагонов, состоящие в распоряжении компании».

**К 1875 году конки
разрослись в
целую сеть от
центра до окраин**



Интересные факты о конках

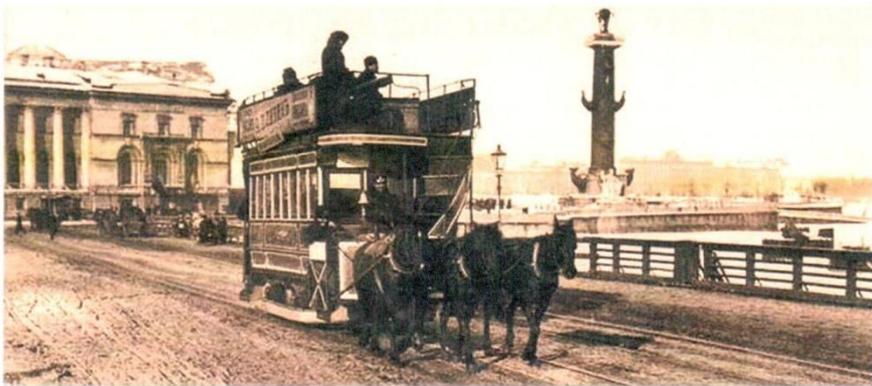
- Существовали проекты Волго-Донской дороги и пути от Кривого Рога до Екатеринослава, которые были заменены паровыми дорогами, и проект Д. В. Каншина, выступившего в 1867 году с предложением о постройке целой сети конно-железных дорог большого протяжения за Волгой, начиная от Самары до Оренбурга и далее (взамен этого была построена Оренбургская паровая железная дорога).
 - В большинстве случаев конка строилась с участием иностранного капитала. Одной из таких компаний было бельгийское «Акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог в России». В Брюсселе же в 1885 г. была учреждена «Генеральная компания трамваев Москвы и России», в народе называвшаяся просто «Бельгийским обществом». Наряду с «Первым обществом железно-конных дорог в Москве» компания внесла значительный вклад в развитие транспортно-пассажирской инфраструктуры крупнейшего города Российской империи в дооктябрьский период.
 - К концу 1890-х гг. совокупная протяженность сети обоих обществ составляла около 70 верст. В последующем, зачастую, фирмы-владельцы конки становились ярыми противниками внедрения электрического трамвая, конкуренцию с которым конка не выдерживала. Такая ситуация, например, была в Санкт-Петербурге, Харькове и Самаре, поэтому пути трамвая прокладывались параллельно путям конки.
-



- В других городах власти выкупали хозяйство конных дорог с целью превращения конки в трамвай (Москва, Кёнигсберг и др.). Такой ход событий был наиболее благоприятным для работников конки: они не лишались работы, а приобретали другого работодателя и переучивались.
- Использование конки в Москве продолжалось до 1912 года, в Петрограде — до сентября 1917, в Минске — до 1928. По сведениям за 1890 год, протяжённость конных железных дорог составляла:
 - США — 8955,8 км;
 - Германия — 1286 км;
 - Россия — около 600 км.
- В местах, где линия конки проходила через крутые подъёмы, экипаж поджидали фореиторы (обычно мальчишки-подростки), которые подпрягали к конке ещё 1-2 пары лошадей и тем самым помогали преодолеть трудное место, а затем на ровном участке выпрягали дополнительных лошадей.

Интересные факты о конках





Конный империял на Дворцовом



Конно-рельсовый городской общественный транспорт, 1890 г.

Поезда на лошадиной тяге постепенно были вытеснены паровыми машинами. В XX в. конных составов осталось совсем немного. Сегодня на конном трамвае можно прокатиться только как на экзотическом аттракционе в одном из Диснейлендов или, наверно, на единственной оставшейся в действующем виде конке в городе Дугласе — столице Британского коронного владения — острова Мэн. На необычном общественном транспорте там служат 45 лошадей, которых в наше время не заставляют работать в плохую погоду, поэтому Дугласская конка работает только летом.

На этом история железных дорог на конной тяге заканчивается, и открывается история необычных железнодорожных проектов с применением паровых, электрических, ракетных и атомных двигателей.

Несмотря на то что конная тяга на железнодорожном транспорте просуществовала в течение

Конки работают и в наши дни

всего XIX и первого десятилетия XX в., уже в 1802 г. у нее появился конкурент, который к началу XX в. почти повсеместно вытеснил мускульный привод с железных дорог.

Именно тогда английский изобретатель-самоучка Ричард Тревитик (Richard Trevithick) получил первый патент на паровоз. В 1804 г. он построил паровоз Puffing Devil («Пыхтящий дьявол»), способный реально двигаться по рельсам. Лишь в 1808 г. ему удалось создать машину полегче, развивавшую скорость до 30 км/ч, которой он дал многообещающее название «Поймай меня, кто сможет». Именно это событие положило начало развитию привычных нам двухколейных железных дорог, которые уже более двух веков без устали служат человечеству, ежегодно перевозя по всему миру миллиарды тонн различных грузов и сотни миллионов пассажиров.

Конечно, железные дороги приобрели привычный нам вид не сразу. Появлялись все новые типы локомотивов. В XX в. паровозы сменили эл





1. КОННО-ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



Действующая конка острова Мэн

возы и даже турбовозы. Значительная подорожных линий была электрифицирована, увеличилась грузоподъемность грузов, а уровень комфорта пассажирских вагонов приблизился к неплохому уровню сервиса. Совершенствовались элементы строения пути — рельсы, шпалы, стрелочные переводы. Путь стал бесбархатным). На смену релейным (аналоговым) системам регулирования и управления движением поездов пришли цифровые, высокоскоростные интеллектуальные комплексы. Благодаря всем этим изменениям почти в 20 раз выросли максимальные скорости движения пассажирских поездов. На порядок увеличились длина и масса грузовых составов.

Однако человечество постоянно было не удовлетворено существующими видами общественного транспорта. Не обошла эта чисто человеческая особенность и железнодорожный транспорт. С начала появления ставших уже привычными для жителей Земли железных дорог, им всегда чего-то не хватало — скорости, комфорта, пассажироместимости или грузоподъемности вагонов. Раздражали вырывающийся из паровозной трубы густой дым и сажа, засыпавшая толстым слоем внутренности вагонов через открытые окна, мешали ползущие впереди тихоходные грузовые и местные поезда. Казались уже очень скромными скорости движения железнодорожных экспрессов, приближающиеся к фантастическим в XIX в. 100 км/ч и более.

Во втором десятилетии XX в. автомобильные рекорды доказали возможность перемещения наземного транспорта со скоростями 300 км/ч и выше. 100-километровую отметку первым перешагнул 29 апреля 1899 г. бельгиец Камиль Женацци (Camille Genatzi), который на электромоBILE La Jamais Contente (с фр. «Всегда недовольная») с мощностью двигателя 67 л.с. развил скорость 105,876 км/ч. 200-километровая высота была преодолена в 1911 г. гонщиком Робертом Бурманом (Robert Burman) — на автомобиле фирмы «Бенц» он разогнался до 228,04 км/ч. 300-километровый рубеж пал в 1927 г. под натиском Генри Сигрейва (Henry Seagrave), который на автомобиле Sunbeam 1000 hp в своем рекордном заезде достиг скорости в 327,89 км/ч.

Достижения воздушного транспорта уже превысили 400 км/ч. 2 ноября 1923 г. американский летчик Эрик Браун (Eric Brown) на скоростном самолете Curtiss HS D-12 B (США) на авиабазе Митчел-Филд (шт. Нью-Йорк) разогнался до 411,04 км/ч, а через два дня его результат почти на 20 км/ч был улучшен пилотом Алфордом Дж. Уильямсом (Alford J. Williams) на другой модификации Curtiss R-2C-1.

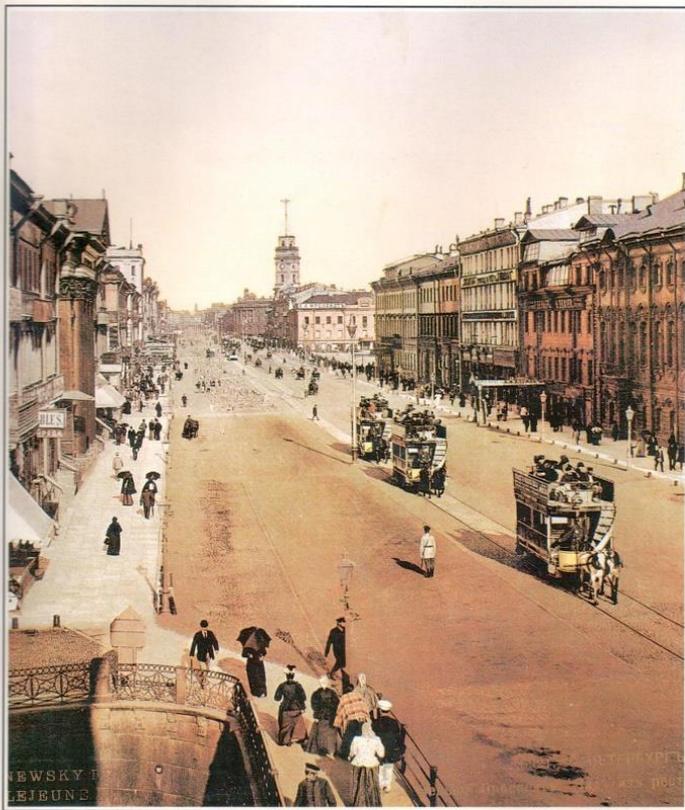
Конечно, в этих негласных состязаниях за потенциального клиента, скорость и комфорт участвовали и инженеры, которые выбрали в качестве сферы реализации своих технических замыслов железнодорожный транспорт.

Хочется подчеркнуть, что технические замыслы «инженеров-железнодорожников», родившиеся в XIX и начале XX в., были настолько ори-

Через 60 лет после первой в России конки человечество достигло скорости 400 км/ч

С 26075

От КОНКИ до ТРАМВАЯ

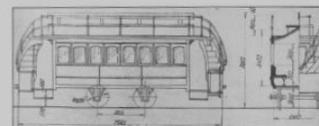
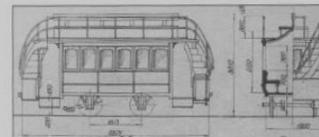
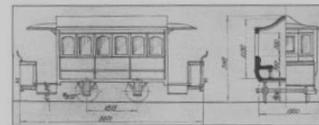


второй класс лестницы и пассажирам приходилось влезать наверх по ступенькам на отвесной стенке вагона. Последствием такого первобытного устройства вагонов нередко случались комичные сцены в среде пассажиров второго класса: например, сходящий сверху задом пассажир не мог видеть, что делается на площадке вагона внизу, и если начинающий входить наверх встречался со спускавшимся оттуда, то последний не раз становился ногою ему на голову».

В первые же месяцы выяснилось, что доходы, получаемые от эксплуатации трех линий, недостаточны для содержания сложного хозяйства дороги. Товарищество обратилось с прошением о продолжении существующих и устройстве новых линий. Однако комиссия при Городской думе, рассмотрев прошение, ответила на него отказом: «Конно-железные дороги действительно облегчают сообщение, особенно для недостаточных обывателей столицы, но другая часть столичного населения, комиссией признанная наиболее значительною, не пользуется этим сообщением, а терпит от оногo весьма существенные неудобства». Губернатор Петербурга, в свою очередь, заключил: «С своей стороны я вполне разделяю мнение Общей думы, что существующие в здешней столице конно-железные дороги представляют столь значительные неудобства, что дальнейшее распространение оных допущено быть не может».

В связи с очевидной неэффективностью эксплуатации трех коротких линий, общей протяженностью менее восьми верст, они в 1875 году были проданы Лондонской компании «Э. Эрлангер и К». Доверенным лицом компании и управляющим дорогами 1-го Товарищества стал швейцарский консул в Петербурге Е. О. Дюпон. По окончании же срока концессии, а именно в 1898 году, дорога перешла в собственность города.

Однако потребность в развитии городского транспорта с каждым десятилетием становилась все более настоятельной. Население столицы стремительно росло. Для примера скажем, что всего за четыре года



Чертежи вагонов Петербургской конно-железной дороги.
 Приведены расчетная вместимость каждого соответственно до 45, 51 и 77 человек.

«О» компании железо-конной дороги от станции Николаевской железной дороги до Биржи и через Николаевский мост по Невскому проспекту к Адмиралтейской площади замедлялось за неполучением из-за границы к сроку, 15-му мая, рельсов, которые доставлены только в половине июня.

На днях началась кладка рельсов по Невскому проспекту и в субботу окончена от площади до Малой Морской. Судя по числу рабочих, кладка окончится скоро, так как полотно дороги и деревянные перекладины, кроме переделов на перекрестках, уже готовы».

«Санкт-Петербургские ведомости».
 23 июля 1863 г.

«Н» на рельсах конной железной дороги два пассажирских вагона. В среду, 10-го июля, вагоны эти пробовались на небольшом расстоянии и осматривались железнодорожниками».

«Санкт-Петербургские ведомости».
 13 июля 1863 г.

Использованные источники:

- Трамвай. Городская железная дорога / сост. Л. В. Морок. - Москва : Лакуэр Принт, 2018.
 - Времен связующая нить... : инженеры путей сообщения и Новодевичий монастырь / Т. Куценина, А. Островский. - Санкт-Петербург : РЖД-Партнер, 2012.
 - От конки до трамвая : Из истории петербург. трансп. : / Е. Д. Шапилов. – Санкт-Петербург: Лики России. Москва : Джулия, 1993.
 - Занимательная энциклопедия необычного железнодорожного транспорта / С. В. Танкеев. - Москва : УМЦ по образованию на ж. д. трансп. Ч. 1 : Самые необычные железные дороги. - 2023.
 - Известия Петербургского университета путей сообщения. Вып. 4 (21) : Посвящ. 200-летию со дня осн. Университета. - 2009.
-