



Железная дорога в старину возила киевлян и на кавказские минводы, и к днепровским купальням.

Когда настает жаркое лето, хочется на время забыть о трудах насущных и выбраться куда-нибудь "к морю, к ласковой волне". География индустрии отдыха широка и разнообразна: довольно много наших земляков посещает популярные курорты.

Если же вспомнить более давние времена - рубеж XIX и XX столетий, - то дальние вояжи считались тогда уделом немногих. Авиация только-только зарождалась, а железные дороги были сравнительно медлительны. Да и мест отдыха было не так много, как сейчас.

Впрочем, у европейцев сеть курортов давно наладилась. Состоятельные киевляне выезжали туда, где им было важнее и интереснее: на поправку здоровья - в Виши или в швейцарские санатории, для развлечений - в Биарриц или Монте-Карло. Железная дорога туда шла через пограничный в ту пору с Австрией пункт Волочиск.

Что же касается отечественных мест отдыха, то тогдашний поезд вез киевлян в Одессу почти сутки, а в Крым - два дня. На Южный берег Крыма, как и сейчас, поездов не было. Не желая терять на пути морской воздух, многие отдыхающие предпочитали добраться до Одессы, а оттудаплыли в Ялту пароходом.

Очень сложна была поездка к минеральным водам и серным ваннам Кавказа, которые считались панацеей от многих болезней. Даже после проведения железнодорожной линии на Пятигорск нашим землякам приходилось ехать в те края трое суток, а еще раньше это путешествие осуществляли на лошадях в течение недель. Одно время в Киеве пользовались популярностью заведения "искусственных минеральных вод" - своего рода суррогаты Кавказа, избавлявшие от столь долгих вояжей...

Приходилось ли нашим предкам претерпевать столько проблем с железнодорожными билетами на курортных направлениях, сколько сейчас нам с вами? Пожалуй, что нет. В одних случаях помогала теснота в жестком бесплацкартном вагоне. В других - отпугивала лишних претендентов дороговизна мягкого билета.



Как известно, по уровню комфорта вагоны делятся на классы. Базовой считалась цена жесткого билета в 3-м классе. Ее назначали в зависимости от расстояния. В начале XX века при проезде в пределах 160 верст (1 верста = 1,067 км) брали по полторы копейки за версту; если путь составлял свыше 160, но меньше 300 верст, добавляли еще по копейке за версту; отрезок дороги свыше 300 верст оценивали уже по тарифным зонам. В результате, к примеру, железнодорожный проезд в 3-м классе из Киева в Одессу стоил 6 рублей, из Киева в Симферополь - от 8 руб. 40 коп. до 9 руб. 80 коп. (в зависимости от пути следования), из Киева в Пятигорск - от 11 до 12 рублей. За 2-й класс цена возрастала в 1,5 раза, не считая особой приплаты за плацкарту (номерованное место), за 1-й класс - в 2,5 раза. Таким образом, один билет первого класса на минеральные воды Кавказа обходился в такую сумму, на которую семья рабочего могла жить и питаться целый месяц!

Любопытно, что мягкие вагоны первых отечественных поездов (импортного производства) напоминали что-то вроде комбинации из нескольких карет: каждое купе имело отдельный вход, а коридор между ними не был предусмотрен. Уже потом появились более близкие нам модели. К примеру, знакомая всем схема плацкартного вагона - по 6 мест в каждом отсеке, в том числе по 2 боковых - была разработана в конце позапрошлого века.

Те, кому было не по карману отправляться на лето в дальние края, проводили свой досуг значительно ближе. Вдоль железных дорог вокруг Киева сложилась целая сеть дачных поселков - Боярка, Ворзель, Ирпень, Буча, Мотовиловка... По мере их развития все большее место в перевозках составляли короткие вояжи к месту отдыха.

Там, где езда занимала максимум считанные часы, спальные места явно были не нужны. Поэтому для пригородных маршрутов разработали конструкции специальных облегченных дачных вагонов, из которых составлялись целые дачные поезда. В наше время эту функцию выполняют электрички, но поначалу об электрификации железных дорог речь не шла, и вагоны на дачу тянули дымные паровозы. Подобные тряские

составы можно было видеть в разных уголках Российской империи, да и в первые советские десятилетия, - между Питером и бывшими царскими имениями, между кавказскими минеральными курортами. Как там сказано в "Двенадцати стульях" об Остапе Бендере и Кисе Воробьянинове: "Дачный поезд, брэнча, как телега, в пятьдесят минут дотащил путешественников до Пятигорска".

Железная дорога в тарифном плане шла навстречу дачникам, вводя специальные проездные. Например, разовый билет из Киева в Ирпень лет сто назад стоил 28 копеек, а месячный абонемент на любое число поездок туда и обратно обходился в 7 рублей.

Летний сезон в Дарнице



Едва ли не самый короткий маршрут поездов был организован для обитателей Дарницы - в прошлом дачного поселка у одноименной железнодорожной станции. Отдых в этой местности привлекал киевлян: песчаная почва, пахучий сосновый лес, удобное сообщение с городом (всего лишь 10 верст по "железке"). Мало того: тамошние дачницы то ли в шутку, то ли всерьез утверждали, будто летний сезон в Дарнице - самый надежный путь для заведения романтических знакомств... Смущало только одно неудобство: от поселка до берега реки путь был неблизкий, а в местном пруду водились противные пиявки. Ввиду этого на летний период были введены специальные "купальные" поезда. Они курсировали между Дарницей и Днепром. Цена этого удовольствия была невелика: пятачок в один конец.

[КП в Украине](#)