

## ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ КИЄВА ЗА ЧАСІВ НІМЕЦЬКОЇ ОКУПАЦІЇ (1941 – 1943)

*Розглядається робота громадського транспорту в Києві при німецькому окупаційному режимі, з вересня 1941 по листопад 1943 року. Особливу увагу приділено соціально-побутовому аспекту – взаєминам влади з місцевим населенням та прояву особливостей "нового порядку" на транспорті.*

*Ключові слова: транспорт, трамвай, Друга світова війна, німецька окупація, "новий порядок".*

Про повсякденне життя Києва з 19 вересня 1941 по 6 листопада 1943 року – як казали і до сьогодні кажуть кияни, "при німцях", комплексна об'єктивна інформація стала загально-доступною тільки в останні два десятиліття. У радянську концепцію історії добре укладалася лише боротьба населення з окупантами, а з установ і організацій заслужували на згадку головним чином підпільні міськкоми і райкоми партії, комсомолу і т. ін. І те й інше було (хоча і не в такому обсязі, як це подавалося радянською пропагандою), але життя городян в ті роки складалося далеко не тільки з цього. Джерельною базою дослідження є архівні документи, що зберігається у фонді № 4200 Державного архіву Київської області, газетні публікації та мемуари свідків.

Основним видом громадського транспорту в Києві в першій половині ХХ століття був трамвай, що з'явився 1892 року. На 1940 рік в місті було 210,7 км трамвайних ліній і 434 вагона<sup>1</sup>. Трамваї ходили по більшості основних магістралей і доходили до далеких околиць і передмість: Пуці-Водиці, Святошина, Дарниці тощо. З 1935 року почала формуватися тролейбусна мережа; до 1941 року було 3 постійних маршрути і 1 тимчасовий, що обслуговувалися 41 тролейбусом<sup>2</sup>. Зокрема, ліквідовані ще 1934 року трамвайні лінії на Хрещатику і вулиці Леніна було поетапно замінено тролейбусними. У 1913 – 1914 роках існувало автобусне сполучення, яке було поновлено 1925 року (в обох випадках перші маршрути також проходили Хрещатиком, на допомогу трамваю); станом на 1939 рік в місті було близько 80 автобусів<sup>3</sup>. З 1905 року працював фунікулер, що з'єднав верхнє місто з Подолом.

14 вересня 1941 року радянські війська в районі Києва потрапили до найбільшого оточення за всю світову історію воєн і 19 вересня містом заволоділа німецька армія. Частину промислових підприємств до того часу встигли евакуювати на схід, серед них був і трамвайний завод імені Дзержинського. За два з половиною місяці було вивезено приблизно 60 відсотків обладнання заводу. Спроба вивезти частину трамвайних вагонів не вдалася, оскільки залізниці на схід уже були перерізані німецькими військами. В останні дні перед відступом із Києва за наказом і під контролем НКВС робітники трамвайних парків і заводу приводили в непридатність обладнання, яке неможливо було евакуювати<sup>4</sup>. (Вже після відновлення роботи трамвая нова влада стверджувала, буцімто деякі "найбільш свідомі" робітники заховали від перевіряючих частину устаткування і тим врятували його від знищення.)<sup>5</sup>. Було виведено з ладу тягові підстанції, пошкоджено кабелі електроживлення, у багатьох місцях зруйновано контактну мережу. Мости, якими ходили трамваї – Ланцюговий через Дніпро і Русанівський через Десенку, Ковельський і Гаванський на Брест-Литовському шосе – було підірвано. Нарешті, перед самим відходом Червоної армії з Києва було висаджено в повітря електростанції. Частина трамваїв і тролейбусів завмерла прямо посеред вулиць, в тих місцях, де їх застигло вимкнення струму. (Пізніше цьому було знайдено пояснення в кращих пропагандистських традиціях: мовляв,

працівники спеціально вивели вагони до міста, аби врятувати їх від знищення більшовиками. Після заняття Києва німецькими військами, писав кореспондент газети "Нове українське слово", "кияни здивовано спостерігали, як трамвайники вручну пересували вагони в парк"<sup>6</sup>. Враховуючи, що рельєф в околицях колишнього Лук'янівського парку, про який тут йдеться, аж ніяк не плоский, повірити в правдивість цього повідомлення важко). Київ залишився без електро-транспорту.

Роботи з відновлення трамвайного підприємства офіційно почалися 22 вересня. 28 вересня була відновлена діяльність трамвайно-тролейбусного управління, керівництво якого було призначено того ж дня, причому заднім числом, з 21-го вересня. Керівником управління став Ю.П.Голушко, якого згодом змінив "фольксдойче" Л.М.Грауерт<sup>7</sup>.

Спочатку передбачалося поновити як трамвайний, так і тролейбусний рух, а також фунікулер. Існував план відновити тролейбусну контактну мережу, пошкоджену вибухами на Хрещатику 24 вересня, і відкрити пасажирський і вантажний рух до кінця жовтня<sup>8</sup>. Це так і не було реалізовано. У документах позмінно зустрічаються назви "трамвайне управління" та "трамвайно-тролейбусне управління" – що, ймовірно, відображає еволюцію планів щодо тролейбусів. Про долю київських автобусів і про пасажирський автобусний рух під час окупації нам нічого не відомо. Можна припустити, що машини було реквізовано для військових потреб – не виключено, ще до здачі Києва – а через дефіцит палива питання про пасажирський рух, напевно, навіть не ставилося. Таким чином, громадський транспорт в окупованому Києві був представлений трамваєм і фунікулером.

На початку жовтня трамвайне господарство було в стані, що допускав відновлення руху на центральних маршрутах. Було знову введено в експлуатацію тягові підстанції і частково відновлено Головні трамвайні майстерні (як тепер називався трамвайний завод). Основною проблемою була відсутність струму: тієї дуже обмеженої кількості електроенергії, що її в змозі були виробляти пошкоджені електростанції, вистачало тільки для роботи водопроводу і на інші більш важливі, ніж трамвай, цілі<sup>9</sup>. У першій половині жовтня керівництво трамвайно-тролейбусного управління звернулося до міського голови Олександра Оглоблина, перерахувавши технічні проблеми, у вирішенні яких підприємству потрібна допомога і вказавши, що як тільки буде подано струм, можна буде вивести на лінію 150 вагонів. О.Оглоблін передав звернення по інстанції – німецькому штадткомісару Муссу<sup>10</sup>.

Не пізніше 8 жовтня почав працювати фунікулер. До початку другої декади жовтня ходили вантажні трамваї і проводилися випробування ліній. Пасажирський рух знову відкрився через місяць після зупинки, 18 жовтня 1941 року<sup>11</sup>. Першого дня на 6 маршрутів (1, 3, 4, 11, 13, 16) вийшло 40 моторних і 14 причіпних вагонів, які перевезли 43,5 тисячі пасажирів. Надалі, у міру збільшення поставок палива і відповідно виробництва електроенергії, кількість вагонів на існуючих маршрутах зростала, відкривалися нові лінії. У таблиці наведено хронологію відкриття трамвайних маршрутів восени – взимку 1941 року<sup>12</sup>.

<i>Дата відкриття</i>	<i>Номер</i>	<i>Маршрут</i>	<i>Довжина, км</i>
18.10.1941	1	Софійська пл. – Ділова вул.	3,3
18.10.1941	3	Хрещатик – Різницька вул.	3,3
18.10.1941	4	Софійська пл. – Кабельний завод	4,3
18.10.1941	11	Поділ – Петропавловська пл.	5,4
18.10.1941	13	Поділ – Вокзал	5,5
18.10.1941	16	Поділ – Хрещатик	1,6
19.10.1941	7	Бессарабка – Польова вул.	4,9
22.10.1941	9	Поділ – Ділова вул.	7,4
22.10.1941	14	Поштова пл. – Ланцюговий міст	3,0
26.10.1941	20	Хрещатик – Різницька вул. <sup>13</sup>	3,3
31.10.1941	5	Польова ул. – Залізничне пересічення	2,5
09.11.1941	5с	Вокзал – Золоті Ворота	3,2
20.11.1941	8	Артшкола – Вул. Саксаганського	2,4
29.11.1941	19	Поділ – Дача Кульженко	3,7 <sup>14</sup>
12.12.1941	12	Поділ – Пуща-Водиця <sup>15</sup>	19,1

За іншими даними, 8 або 9 листопада маршрути № 1 і 9 було подовжено від Ділової вул. до їхньої старої кінцевої на Либеді. Згадувався також маршрут № 3, що ходив до Лаври у другій половині грудня. До середини листопада середній денний пасажиропотік на всіх лініях виріс до 104 тисяч<sup>16</sup>. Для порівняння, з січня по червень того ж таки 1941 року трамвай перевозив 750 – 800 тисяч пасажирів на день, з 22 червня по 18 вересня – в середньому близько 400 тисяч (при цьому у вересні – приблизно в два з половиною рази менше, ніж у червні)<sup>17</sup>. На 1 січня 1942 року в місті діяло 14 пасажирських маршрутів загальною довжиною близько 70 км, якими ходило в середньому 97 вагонів в двовісному обчисленні (вважаючи 4-вісний вагон за 1,75). З часу відновлення руху і до кінця 1941 року, тобто за 75 днів, ці вагони пройшли загалом 773 000 кілометрів і перевезли 7,708 млн. пасажирів<sup>18</sup>.

Ще до відновлення пасажирського руху, 7 жовтня 1941 року, постановою Київської міської управи було встановлено трамвайний тариф, трохи вище радянського: 20 копійок (замість 15) за проїзд однієї ділянки трамваєм і за одну поїздку фунікулером, 45 копійок за провезення одного місця багажу по одній ділянці. Однак у вже згадуваному зверненні дирекції трамваю до О.Оглоблина було зазначено, що такий тариф неприйнятний, бо не дозволить покрити навіть найважливіші експлуатаційні витрати. Дирекція заявила про необхідність на початковий період роботи трамвая підвищити тариф до 30 копійок за ділянку. Згоду міської влади було отримано; 18 жовтня, з відкриттям руху, було встановлено тимчасовий тариф – 30 копійок за одну ділянку з пасажиром і 1 карбованець за провезення одного місця багажу. Цей тариф проіснував менше місяця; з 15 листопада, постановою вже нового міського голови, Володимира Багазія, ціну було піднято до 50 копійок за ділянку (плата за провіз багажу залишилася незмінною). З наступного дня був підвищений тариф на проїзд фунікулером: 30 коп. з пасажиром і 1 крб. за місце багажу<sup>19</sup>. Що означали такі ціни за тодішніми мірками? Зарплати співробітників Київського університету складали: ректора – 2000 карбованців на місяць, декана факультету – 1500, професора – 1200, асистента – 700, лаборанта – 400, охоронця, двірника чи прибиральниці – 200. У порівнянні ж з цінами на продукти, проїзд на трамваї був мало не безкоштовним. Влітку 1942 року кілограм хліба на базарі коштував 100 карбованців, літр молока – 40, кілограм свинини – 200, свинячого сала або вершкового масла – 650, пуд борошна – 1700<sup>20</sup>.

За таких тарифів трамвайному підприємству вдалося стати, як і до війни, вельми прибутковим. Пасажирський рух за два з невеликим місяці 1941 року приніс 3,451 млн. крб. доходу при 2,668 млн. витрат, давши таким чином прибуток у 733 тис. крб.<sup>21</sup> (Ще 120 тисяч прибутку приніс вантажний рух.).

Однак працював трамвай далеко не ідеально. Очевидці згадували, що вагони ходили рідко; на невеликі відстані, як правило, швидше було ходити пішки<sup>22</sup>. Твердого розкладу, судячи з усього, не було. На кінцевих зупинках шикувалися черги на посадку; коли місця заповнювалися, вагон рушав. Перші трамваї виходили з депо в 6:30 (струм вмикали годинаю раніше); останні заходили в депо після закінчення руху о 17:00, і через півгодини вимикався струм<sup>23</sup> (а о 18:00 починалася комендантська година). Технічний стан деяких вагонів залишав бажати на краще. "Гальма, електроприлади та інше обладнання трамваю були в такому розладі, що можна тільки дивуватися, як він їздить в такому стані по такій нерівній, з пагорбами місцевості. Але я бачив, гальмування відмінне", – згадував угорський мистецтвознавець Нандор Феттіх, що працював у той час у Лаврі і користувався трамваєм кожного дня<sup>24</sup>.

Будь-яка влада прагне продемонструвати обивателям свої переваги в порівнянні з попередньою. Німецька влада незмінно нагадувала про себе як таку, що позбавила киян більшовизму – а, враховуючи природу тодішнього німецького режиму, важливу роль у пропаганді відігравав національний аспект. З одного боку, постійно розповідалося про національне відродження України (як протилежність радянській русифікації). У газетах постійно друкувалося гасло: "В Україні – по-Українському!" (sic). З іншого боку, слов'яни, як і інші неарійські народи, повинні були знати своє місце в націонал-соціалістській ієрархії. Нарешті, ставлення нацистів до євреїв не потребує коментарів. Всі ці тенденції чітко простежуються в репортажах про київський трамвай, його робітників та пасажирів. Буквально за кілька днів після пуску трамвая кореспондент "Українського слова" писав: "Але чомусь не хочеться їхати в трамваї, хоча й пішки ходити не легко. Просто таки не можна їхати! Вздовж всього маршруту в трамваї ні на

одну секунду не втихає багатоголоса, пристрасна, "мистецька" сварка. Свариться і кричить провідник, репетують жінки, вимагаючи здачі від нього. А здачі нема. Старші громадяни та жінки стоять в проході, на площадках, а "молодь" сидить на лавах. Хвилинами лайка стає навіть дуже небезпечною. Точний маршрут вагону невідомий, а звертатись до провідника боязко, бо почуєш незадоволену і грубу відповідь. До того ж усі розмовляють російською, я сказав би київсько-російсько-українсько-жидівською мовою. Тиск, крик, лайка, замішання. Та доки ж це буде? Німці у Німеччині розмовляють по-німецькому, французи у Франції – по-французькому, а українці у Києві – по-російському! Дивно, як це ми за ці роки ще не вивчилися говорити і писати по-жидівському?!<sup>25</sup>

Рівно за тиждень інший кореспондент підхопив тему. "Граждане! Куда прьоте? Местов больше нету", – цитував він кондукторку вагону № 813, що рухався 7-м маршрутом. Окрім відмови говорити українською, вона зробила дещо навіть більш обурливе: назвала Галицький базар "Євбазом". Скаргу було доведено до відома трамвайного начальства, і після трьох з половиною тижнів надійшла відповідь: справді, деякі кондуктори грубо поводитися з пасажирами і замість української мови використовували російську чи то жаргон. Управлінням трамвая вжито заходів до викорінення подібних явищ<sup>26</sup>.

У вагонах час від часу з'являлися службовці трамвайних парків, що інспектували роботу кондукторів. Розповідь про один такий випадок дійшла до нас у вигляді ще однієї газетної публікації. "Шановні громадяни, будь ласка, одержуйте квитки! Не затримуйте розміном грошей! Ваш квиток?.. Ваш?.. Ваш?..". Молоденька кондукторка з блакитними очима чемно протискується крізь натовп до дверей. <...> Всі дуже задоволені кондукторкою. Та й не диво: пасажири звикли до лайки, до штовхання, до того, що, замість дати решту, кондукторка нагороджує їх образливими епітетами. Але сьогодні – чудовий день. Ніби й не свято, і квиток на трамваї поки що не подешевшав, а кондукторку не пізнати. Якби не бездоганна українська вимова, можна було б подумати, що не інакше, як її виписали з-за кордону". (Ось і потрібний пасаж: якщо культурна людина – значить, з-за кордону!) Проїхали три – чотири зупинки – і раптом кондукторка перетворилася. Штовхає пасажирів, лається, перейшла з чистої української мови на жаргон... Усе пояснюється просто: перевіряючий з трамвайного парку тільки-но вийшов з вагона і чекає тепер наступного, цілком задоволений результатами перевірки<sup>27</sup>.

Правила проїзду в трамваї спочатку були досить лояльними стосовно місцевого населення. Порядок входу і виходу був таким: в двовісних вагонах вхід через задні двері, вихід через передні; у чотиривісних – вхід через середні, вихід через передні та задні. Менш ніж за місяць порядки стали суворішими. З 15 листопада цивільним особам суворо заборонили як проїзд на передній площадці моторного вагона, так і вхід або вихід через неї. Тепер у двовісних моторних вагонах пасажири повинні були входити і виходити ззаду (в причепах порядок залишився тим самим: вхід ззаду, вихід спереду), у чотиривісних – входити позаду, виходити посередині. Передній майданчик призначалася виключно для проїзду німецьких військових та чергового інструктора служби руху<sup>28</sup>. Як зазначав Анатолій Кузнецов, по суті вагони виявилися розділеними на дві частини: задня частина для місцевого населення, передня для арійців<sup>29</sup>.

За "нового порядку" помітно зменшилася побутова злочинність, зокрема крадіжки – що не дивно, бо зі злочинцями чинили "за законами воєнного часу". Про один такий випадок, що трапився у трамваї, дізналося все місто. Вагон йшов Брест-Литовським шосе у бік Політехнічного інституту. Неповдалік від Провіантської вулиці (Галі Тимофеевої) у вагоні зчинився галас: пасажири викрили кишенькового злодія. На передній площадці їхав німецький офіцер. З'ясувавши, що сталося, він наказав зупинити трамвай, вивів злодія з вагона і тут же, біля рейок, застрелив з пістолета. Після чого зайшов у вагон і звелів їхати далі<sup>30</sup>.

Ще на початку німецької окупації, в грудні 1941 року, "Нове українське слово" помістило замітку про те, наскільки один з трамвайних парків (Лук'янівський) працює краще, ніж за більшовиків. Раніше вихід вагонів на лінію займав 1,5 – 2 години, тепер – 20 – 25 хвилин. За попередньої влади в середньому 18 – 20% вагонів поверталися з лінії на ремонт, за нової – менше 1%<sup>31</sup>. Знову-таки, стосовно пропагандистських прийомів нова влада мало чим відрізнялася від колишньої. Кореспондент "забув" згадати, що вагонів виходило набагато менше, ніж раніше – а виходили, природно, найбільш справні. Тому і всіляких пригод і нещасних випадків було менше. Дещо вільне ставлення до правил безпеки, втім, продовжувало мати

місце. Гальмівні (працівники, яким належало перебувати на причепах трамвайних потягів і приводити в дію гальма) час від часу залишали своє робоче місце і перебиралися на моторні вагони, щоб скласти компанію вагоноводом. Результатом була їзда вниз ухилом без гальм на причепі, що було прямим запрошенням до аварій<sup>32</sup>. Однак обидві катастрофи, відомості про які дійшли до нас, відбулися не через людські помилки. У причіпному вагоні поїзда 471+252 роз'єдналася муфта з гальмівною тягою. Розвинувши велику швидкість на ухилі, на розі Бульварно-Кудрявської та Дмитрівської поїзд не вписався в поворот і перекинувся; обидва вагони вийшли з ладу. Сталося це 9 жовтня 1942 року<sup>33</sup>. В іншому випадку, навесні того ж року, трамвай, переповнений німецькими офіцерами, полетів під ухил до Подолу. Причиною знову-таки були несправні гальма – але вивели їх з ладу цілком свідомо; так, в усякому разі, повідомляв у звіті до Москви знаменитий "Максим" – Іван Кудря<sup>34</sup>. Про людські жертви в тому чи іншому випадку нам невідомо.

Під час святкування ювілею київського трамваю в 1942 р. була віддрукована на друкарській машинці, без вихідних даних – брошура "Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942)"<sup>35</sup>. Вочевидь, існувало лише кілька примірників, і не виключено, що до нашого часу дожив один. Брошура являє собою унікальне джерело інформації про роботу трамваю в 1941 – 1942 роках.

Перший період роботи трамвая для пасажирів при німцях закінчився через три місяці. За цей час було перевезено 9,247 млн. пасажирів. Причиною припинення перевезень 21 січня 1942 року став брак палива на електростанціях і відповідно неможливість вироблення достатньої кількості електроенергії<sup>36</sup>. Трамвай став виконувати дві основні функції: транспортування вантажів і так звані спеціальні перевезення. Попит на вантажний трамвайний рух був вельми високим, отже його було відновлено в жовтні 1941 року, ще раніше, ніж пасажирський. Найбільшим заходом із використанням вантажного трамвая на рубежі 1941 – 42 років стало перевезення вугілля для ТЕЦ (нинішня ТЕЦ-3 на Жилианській вулиці) з паливних складів на товарній станції Лук'янівка і з заводу "Арсенал". Для цього потрібно було збудувати декілька коротких гілок. Під'їзний шлях до ТЕЦ було здано в експлуатацію 6 листопада 1941 року. До паливного складу на Лук'янівці було підведено гілку від сирецької лінії, колишнього 21-го маршруту; її будівництво було закінчено 17 листопада. Нарешті, 6 грудня печерську лінію (3-й і 18-й маршрути) було з'єднано електрифікованою гілкою із залізничним тупиком біля заводу "Арсенал". З Лук'янівки необхідно було доставляти близько 200 тонн вугілля на добу; за станом колій на маршруті ретельно стежили, і поїзди з вугіллям пропускали без черги, надаючи їм пріоритет перед пасажирськими вагонами. Перевезення вугілля тривали до кінця лютого 1942 року, загалом було доставлено 17190 тонн<sup>37</sup>.

Другим за тоннажем вантажем були дрова для будівництва мостів: за січень – лютий 1942 трамваї перевезли їх 14250 тонн. Крім цього, возили борошно на хлібозавод, бурякову мелясу на дріжджовий завод, посуд на спиртозавод<sup>38</sup>. З 15 вересня 1942 року почалися перевезення торфу з Бучі вузькоколійною залізничною гілкою до Пущі-Водиці, де його перевантажували на трамваї і везли до міста<sup>39</sup>. Ірина Хорошунова згадувала, як полонені день у день переносили торф, що його розвантажували з трамваїв біля добре відомої будівлі на вул. Короленка (Володимирській), 33, де тоді розміщувалося гестапо<sup>40</sup>. Під спеціальними перевезеннями розумілося транспортування робітників до підприємств (вранці) і назад (ввечері), а також перевезення німецьких військових і працівників установ. Вагони, як правило, вирушали за розкладом і ходили за фіксованими маршрутами, як-от: вулиця Кірова – бульвар Шевченка; Бессарабка – Грушки; Галицька площа – Печерськ; Софіївська площа – Солом'янка; Поділ – Либідь<sup>41</sup>.

Враховуючи незадоволену потребу в пасажирських перевезеннях, цілком природно, що робітники вантажних трамваїв регулярно "підробляли" приватним візництвом. Влада боролася з цим у міру сил: час від часу видавалися накази про неприпустимість такої практики, винних вагоноводів переводили на важкі роботи до служби шляхів або попереджували про звільнення в разі повторення<sup>42</sup>. Проте попит народжував пропозицію. У Куренівського депо часто стояв натовп в очікуванні випадкового трамваю. Вагон виїжджав з депо, люди вистрибували на платформи, вагоновод збирав гроші і віз на Поділ або в Пущу-Водицю<sup>43</sup>.

Ймовірно, без перерви весь цей час продовжував возити пасажирів фунікулер. Місто могло дозволити собі не припиняти його роботу, тому що він споживав дуже мало електро-

енергії. 12 травня 1942 року, у зв'язку зі скороченням комендантської години – вуличний рух тепер був дозволений до 21:00 – роботу фунікулера було подовжено до 20:00<sup>44</sup>. Проїзд на ньому подорожчав до 40 копійок згідно з постановою від 24 лютого 1942 року за підписом третього за рахунком і останнього за час окупації міського голови Леонтія Форостівського<sup>45</sup>. (У документі датою запровадження нового тарифу названо 1 лютого; можливо, це помилка, і мова про 1 березня.) За 1942/43 фінансовий рік (з квітня 1942 по березень 1943) фунікулером було перевезено 1,050 млн. пасажирів – майже вдвічі більше від запланованого. За останній день цього періоду, 31 березня 1943 року, касова виручка фунікулера склала 1100 карбованців, що відповідало приблизно двом з половиною тисячам пасажирів<sup>46</sup>. Провалилися регулярні випробування механізмів фунікулера на міцність: вагон завантажували баластом вагою 8 тон (удвічі більше розрахункового навантаження, що відповідало вазі 60 пасажирів) і відчіпляли канат. Автоматичні гальма захоплювали рейки і вагон зупинявся<sup>47</sup>.

Та головним подарунком киянам до ювілею стало відновлення пасажирського руху. 1 червня відкрилися маршрути 1, 9, 11, 12, 16, 20. Перші вагони виходили з парку о 5-й годині, останні заходили о 20-й. Було вжито заходів до встановлення пріоритету пасажирського руху над вантажним: перевезення організували так, щоб за діючими пасажирськими маршрутами вантажні вагони ходили в основному вночі, а вантажно-розвантажувальні роботи вдень проводилися виключно на гілках або в тупиках<sup>48</sup>. Пасажирський тариф став удвічі більше колишнього: 1 крб. за одну ділянку з пасажира і 2 крб. за ділянку за провезення громіздкого багажу<sup>49</sup>.

Однак з 10 липня пасажирський рух знову "тимчасово" припинився. Ймовірно, ситуація з електроенергією тепер була ще важчою, ніж раніше: був встановлений жорсткий графік роботи трамвая. Вантажні перевезення дозволялися тільки вночі, з 22-ї до 5-ї години; спеціальні перевезення – з 5-ї до 7-ї і з 17-ї до 19-ї; в інший час будь-який рух вагонів трамвая заборонявся<sup>50</sup>. Судячи з наявної інформації, до літа 1943 року пасажирський рух більше не здійснювався. За 1942/43 фінансовий рік було перевезено 2,761 млн. пасажирів – у відношенні до 40 днів фактичної роботи це становить цілком правдоподібну цифру, трохи менше 70 тисяч на день (за півроку до того пасажиропотік перевищував 100 тисяч на день, але тоді ходило більше маршрутів). Як і роком раніше, трамвай приніс помітний прибуток. Пасажирський рух, включаючи фунікулер, і спеціальні перевезення принесли 8,711 млн. крб. (майже дві третини від цієї суми складає виручка від спеціальних перевезень) при експлуатаційних витратах в 4,841 млн. Вантажний рух – дохід 10,142 млн. при витраті в 5,865 млн.<sup>51</sup>.

На початку 1943 року режим роботи трамваїв був трохи ліберальнішим, ніж попереднього літа: перевезення робітників з 5:00 до 7:00 і з 16:00 до 18:00, вантажні перевезення (в основному дрова і торф) з 19:00 до 5:00<sup>52</sup>. З 15 травня рух трамвая було дозволено по робочих днях з 16:30 до 7:30, по суботах і неділях починати рух дозволялося раніше (о 13:30 і 12:00 відповідно)<sup>53</sup>. Нарешті, приблизно наприкінці червня третій і останній раз при німцях трамвай почав возити пасажирів. Достеменно відомо тільки про маршрут Поділ – Пуща-Водиця<sup>54</sup>. 5 липня на цій трасі було зафіксовано чергове порушення з боку трамвайного персоналу. О 17 годині з Пущі в місто йшов вагон № 819. Кондуктора, який повинен був би продати пасажирам квитки за встановлену плату, у вагоні не виявилось. Ініціативу проявив інструктор служби руху, який доручив знайомій йому пасажирці (!) зібрати з пасажирів по 20 карбованців, не видаючи, природно, квитків. Хоча працівник здав виручені гроші в касу трамвая, його дії було кваліфіковано як злочин<sup>55</sup>.

Остання згадка про регулярні перевезення пасажирів у період окупації, що дійшла до нас, відноситься до кінця літа 1943 року. З 24 серпня було введено нову схему перевезення лісоматеріалів для німецької організації "Eisenbahn Pionier". З цією метою було сформовано шість тривагонних поїздів: пасажирський тягач, двовісний вагон і платформа (на останню навантажувались 4,5-метрові колоди). Ці поїзди виходили з Куренівського парку з 15-хвилинним інтервалом – перший о 8:30, останній о 9:45 – і робили по два оберти кожен за трасою Поділ – Пуща. У головному моторному вагоні дозволялося їздити цивільним особам. Для висадки та посадки пасажирів поїзди робили чотири проміжні зупинки: ріг Нижнього Валу і Костянтинівської (рухаючись в бік Подолу – ріг Щекавицької та Костянтинівської); Куренівський парк; Петропавлівська площа; дача Кульженка<sup>56</sup>.

Добре відомим заходом окупаційного режиму була кампанія з відправки мешканців

окупованих територій на роботу до Німеччини. Знову-таки пропаганда зіграла була свою роль: спочатку деякі кияни вірили обіцянкам прекрасного життя за кордоном, і перші потяги, що вирушили з Києва в січні – лютому 1942 року, склалися цілком з добровольців. Коли ж дійшли листи із самої Німеччини з реальними розповідями про будні оstarбайтерів, ситуація змінилася<sup>57</sup>. Тепер на роботу забирали примусово: на вулицях проводили облави, і людей працездатного віку, в яких не було при собі належних документів, саджали в машини і вивозили. Коли в червні 1942 року було відновлено пасажирський трамвайний рух, київські підпільники переховували людей, яким загрожувало вивезення до Німеччини. Одного – двох саджали у переповнений вагон, довозили їх до околиці – найімовірніше, Пущі-Водиці – де вони могли піти в ліс до партизанів або зникнути з поля зору окупантів іншим шляхом<sup>58</sup>. Інші ж могли стати пасажирами трамвая під конвоєм. У серпні 1943 року влада зайнялися групою 17-річних киян, які ухилились від роботи на якомусь оборонному об'єкті на Вишгородській вулиці, куди вони були мобілізовані управою праці. Був складений список, коменданту поліції Софіївського району було запропоновано заарештувати зазначених осіб, утримувати їх в поліцейському управлінні, а наступного дня доставити на об'єкт трамваєм, який о 6-й ранку відходив від Софійської площі на Куренівку<sup>59</sup>.

Початком кінця німецької влади в Києві стали останні числа вересня 1943 року. Коли фронт підійшов до Києва зі сходу, смугу завширшки приблизно в три кілометри, що межувала з Дніпром, було оголошено зоною бойових дій, із заборонаю, під загрозою розстрілу, перебувати в ній цивільним особам. Однак працівники основних міських служб, у тому числі трамвая, були винятком: їм видавали червоні пов'язки, які давали право перебування в забороненій зоні<sup>60</sup>.

Остання згадка про те, як трамваї при німцях використовувалися для перевезення киян, належить Анатолію Кузнецову. На Куренівці, біля Петропавлівської площі, поставили довгий ряд трамваїв, населення виганяли з будинків і заганяли до трамваїв, аби везти на вокзал: "Місто Київ евакуюється до Німеччини, міста більше не буде", – оголошували німці. Втім, вони вже не дуже старалися: автору з матір'ю вдалося успішно уникнути примусової евакуації<sup>61</sup>.

Йдучи з міста, окупанти вивезли або зіпсували все, до чого встигли дістатися. Трамвайні вагони здебільшого уникли цієї долі, а 18 тролейбусів було відправлено до Познані, Гдині і Кенігсберга; декілька з них вдалося повернути до Києва наприкінці війни<sup>62</sup>.

Після звільнення Києва 6 листопада 1943 року відновлення трамвайного руху зайняло більше часу, ніж по приході німців – майже два місяці. Перші трамваї за радянської влади, що повернулася, пішли 1 січня 1944 року<sup>63</sup>.

Отже, громадський транспорт в окупованому Києві, представлений трамваєм і фунікулером, функціонував, але далеко не весь час і в цілому ненадійно. За відсутності регулярного пасажирського руху, тим не менш, здійснювалися вантажні перевезення та спеціальні рейси на замовлення підприємств та установ, що давало можливість обивателям певною мірою користуватися трамваєм як засобом пересування. Пасажирські та вантажні трамвайні тарифи постійно підвищувались, але залишалися дуже низькими у порівнянні, скажімо, з цінами на продукти харчування. Документи, репортажі й спомини, що стосуються міського транспорту, проливають світло на політику окупаційної влади у відношенні корінного населення. На тлі розмов про національно-культурне відродження та окремих випадків заохочення працівників транспорту, лояльних до влади, чітко простежується тенденція сприйняття місцевих жителів як "людей другого ґатунку".

<sup>1</sup> Киев: Энциклопедический справочник, 2-е изд. – К., 1985. – С. 617.

<sup>2</sup> Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. – К., 2009. – С. 38.

<sup>3</sup> Киев: Энциклопедический справочник. Вказ. праця. – С. 33.

<sup>4</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). – К., 1942. – С. 25 – 27; Державний архів Київської області (далі – ДАКО). – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 14 – 15; ДАКО. – Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 264. – Арк. 3.

<sup>5</sup> Нове українське слово. – 30 грудня 1941.

<sup>6</sup> Там само.

<sup>7</sup> ДАКО. – Ф. Р – 4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 2; Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 254. – Арк. 1.

<sup>8</sup> Українське слово. – 22 жовтня 1941.

<sup>9</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 28 – 30; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 16 – 17; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 6.

<sup>10</sup> ДАКО. – Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 246. – Арк. 22 – 24.

<sup>11</sup> Там само. – Спр. 2. – Арк. 8; Українське слово. – 12, 19 жовтня 1941.

<sup>12</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 30 – 31; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 17 – 17 зв.

<sup>13</sup> Або це помилка (див. маршрут № 3), або малося на увазі подальше подовження маршруту до Лаври.

<sup>14</sup> Вочевидь, помилка. Довжина такого маршруту – приблизно 8,5 км.

<sup>15</sup> Водночас закрито маршрут № 19.

<sup>16</sup> Українське слово. – 14 листопада 1941; Феттіх Н. Київський щоденник. – К., 2004. – С. 51.

<sup>17</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 9; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 5.

<sup>18</sup> ДАКО. – Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 254. – Арк. 2 – 2 зв.

<sup>19</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 8, 10, 22; Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 246. – Арк. 24; Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 4. – Арк. 141; Українське слово. – 19 жовтня 1941.

<sup>20</sup> ДАКО. – Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 23. – Арк. 33 – 34; Ф. Р-2412. – Оп. 2. – Спр. 28. – Арк. 19.

<sup>21</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 254. – Арк. 2 зв.

<sup>22</sup> Хорошунова И. Первый год войны. Киевские записки (Електронний ресурс). Режим доступу: <http://www.judaica.kiev.ua/eg9/eg910.htm>; Феттіх Н. Вказ. праця. – С. 51.

<sup>23</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 12.

<sup>24</sup> Феттіх Н. Вказ. праця. – С. 51.

<sup>25</sup> Українське слово. – 25 жовтня 1941.

<sup>26</sup> Там само. – 1, 26 листопада 1941.

<sup>27</sup> Там само. – 10 грудня 1941.

<sup>28</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 12 зв, 26.

<sup>29</sup> Кузнецов А. Бабий Яр. – К., 2008. – С. 169.

<sup>30</sup> Малаков Д.В. Кияни. Війна. Німці. – К., 2008. – С. 90 – 91.

<sup>31</sup> Нове українське слово. – 30 грудня 1941.

<sup>32</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 5.

<sup>33</sup> Там само. – Спр. 5. – Арк. 228.

<sup>34</sup> Киевщина в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945. Сборник документов. – К., 1963. – С. 223.

<sup>35</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11.

<sup>36</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 32; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 18; Нове українське слово. – 21 січня 1942.

<sup>37</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 18, 30, 44, 45, 71; Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 32 – 33; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 18 – 18 зв.

<sup>38</sup> Київський трамвай за 50 років (1892 – 1942). Вказ. праця. – С. 32 – 33; ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 18 – 18 зв.

<sup>39</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 5. – Арк. 209.

<sup>40</sup> Хорошунова И. Вказ. праця (Електронний ресурс). Режим доступу: [http://www.judaica.kiev.ua/Eg\\_10/Eg03.htm](http://www.judaica.kiev.ua/Eg_10/Eg03.htm).



- <sup>41</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 42; Нове українське слово. – 29 квітня 1942.
- <sup>42</sup> Там само. – Спр. 8. – Арк. 44; Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 9, 39.
- <sup>43</sup> Кузнецов А. Вказ. праця. – С. 131.
- <sup>44</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 5. – Арк. 132.
- <sup>45</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 4. – Арк. 41.
- <sup>46</sup> Там само. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 26, 42.
- <sup>47</sup> Нове українське слово. – 18 квітня 1942.
- <sup>48</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 4. – Арк. 158 – 160; Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 5. – Арк. 150; Нове українське слово. – 31 травня 1942.
- <sup>49</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 4. – Арк. 158; Нове українське слово. – 31 травня 1942.
- <sup>50</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 4. – Арк. 193.
- <sup>51</sup> Там само. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 39 – 42.
- <sup>52</sup> ЦДАВОВ. – Ф. 3206. – Оп. 2. – Спр. 207. – Арк. 17.
- <sup>53</sup> ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 19.
- <sup>54</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 25.
- <sup>55</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 29.
- <sup>56</sup> Там само. – Оп. 2. – Спр. 10. – Арк. 43.
- <sup>57</sup> Кузнецов А. Вказ. праця. – С. 192 – 196.
- <sup>58</sup> Dougan A. Дунато. – Lyons Press, 2002. – Р. 120.
- <sup>59</sup> Цит. за: Киевщина в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945. Вказ. праця. – С. 321.
- <sup>60</sup> Інтерв'ю автора с Д.В.Малаковим. – 26 жовтня 2008.
- <sup>61</sup> Кузнецов А. Вказ. праця. – С. 307.
- <sup>62</sup> Козлов К., Машкевич С. Вказ. праця. – С. 40.
- <sup>63</sup> ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 3. – Арк. 8.

*Рассматривается работа общественного транспорта в Киеве при немецком оккупационном режиме, с сентября 1941 по ноябрь 1943 года. Особое внимание уделено социально-бытовому аспекту – взаимоотношениям власти с местным населением и проявлению особенностей "нового порядка" на транспорте.*

*Ключевые слова: транспорт, трамвай, Вторая мировая война, немецкая оккупация, "новый порядок".*

*The functioning of public transportation in Kiev under the German occupation, from September 1941 through November 1943, is considered. Special attention is paid to the social aspects of everyday life – the relationship between power and citizens and manifestations of "the new order" on public transportation.*

*Key words: public transportation, tram, World War II, German occupation, "new order".*