

Стефан Машкевич (м. Київ)

Історія приміських трамвайних ліній Києва. IV. Дарницький (Слобідський) трамвай

Стаття присвячена історії Дарницького (Слобідського) трамвая — першої трамвайної лінії в Києві, яка перетнула Дніпро. Ця лінія працювала з 1912 по 1941 рік, спочатку як приватне підприємство, потім як частина загальноміської трамвайної системи.

Ключові слова: Київ, Дарниця, Дніпро, транспорт, трамвай, Валерій Тимченко.

Stefan Mashkevich

History of suburban Kiev tram lines. IV. Darnytsya (Slobidka) tram

The subject of the article is the history of the Darnytsya (Slobidka) tram, the first tram line in Kiev to have crossed the Dnieper. The idea of building a trans-Dnieper tram link dates back to the late XIX century, but was only implemented in the early 1910s, through an effort by the engineer Valery Timchenko, who was also the main stockholder of the private enterprise which owned the line. Service started in 1912. Initially, it was not electrified, using gasoline-powered cars (so-called «mototrams») instead. The main line ran from Kyiv to the town of Brovary, with a branch to the Darnytsya railway station. A vital rail link connecting left-bank workers' settlements with Kyiv and offering passenger service at an affordable price, it quickly gained considerable popularity.

Service was interrupted in 1920 when the Nicholas Chain Bridge was blown up by Polish troops, and resumed in 1925 when the new Yevgenia Bosch bridge was completed. The pre-revolutionary network was quickly reinstated. By 1934, it was fully electrified. In 1936, an extension to the settlement of DVRZ was added, which is the only fragment of the four former Kyiv suburban lines still in service today. The Darnytsya network as a whole ceased to exist in 1941, when the Soviet troops' blew up the Yevgenia Bosch bridge.

Keywords: Kyiv, Darnytsya, Dnieper, transportation, tram, Valery Timchenko.

Стефан Машкевич

История пригородных трамвайных линий Киева. IV. Дарницкий (Слободской) трамвай

Статья посвящена истории Дарницкого (Слободского) трамвая — первой трамвайной линии в Киеве, которая пересекла Днепр. Эта линия работала с 1912 по 1941 год, сначала как частное предприятие, затем как часть общегородской трамвайной системы.

Ключевые слова: Киев, Дарниця, Днепр, транспорт, трамвай, Валерий Тимченко

Стаття є четвертою, заключною частиною дослідження приміських трамвайних ліній Києва^{1,2,3}. Йтиметься про історію Дарницького (Слобідського) трамвая — першої київської трамвайної лінії, яка перетнула Дніпро. Ідея збу-

дування такої лінії виникла наприкінці XIX століття; трамвайний рух по ній тривав з 1912 по 1941 роки, з перервою на 1920–1925 роки, коли не існувало Миколаївського (Ланцюгового) моста через Дніпро.

¹ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Красзнавство. — 2014. — № 1. — С. 35–44.

² Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Красзнавство. — 2014. — № 2. — С. 15–27.

³ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. III. Деміївський трамвай // Красзнавство. — 2017. — № 1–2. — С. 81–94.

Джерелами є документи з фондів Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області, Центрального Державного історичного архіву України в м. Києві, Центрального Державного архіву вищих органів влади України, Державного архіву Російської Федерації (Москва), періодична преса; переважна більшість документів вводиться до наукового обігу вперше.

Селище Микільська Слобідка, на лівому березі Дніпра навпроти Києва, відоме з XV століття. У 1508 році ці землі перейшли у володіння Пустинно-Микільського монастиря, звідки й походить назва⁴. Незважаючи на те, що аж до 1923 року Микільська Слобідка не входила не тільки до меж Києва, але навіть і до Київської губернії (з 1903 року вона була адміністративним центром Микільсько-Слобідської волості Остерського повіту Чернігівської губернії), її населення, природно, тяжіло до Києва. З XVIII століття Микільська Слобідка стала робітничим селищем, де жили переважно робітники заводу «Арсенал».

З 1509 року відома місцевість Дарниця, розташована на південний схід від Микільської Слобідки. У XIX столітті Дарниця була частиною Броварської волості Остерського повіту Чернігівської губернії. Інтенсивний розвиток цих місць розпочався в другій половині XIX століття, коли тут пройшла Київсько-Курська залізниця і була побудована залізнична станція. У другій половині XIX — на початку XX століття Дарниця розвивалася як дачна місцевість.

Волосний центр, містечко Бровари (нині місто в Київській області), засноване, ймовірно, у XII столітті; перша відома згадка про Бровари в офіційному документі датована 1630 роком. З 1680 року Бровари перебували у власності Києво-Печерської лаври. Наприкінці XIX століття в Броварах було близько 4-х тисяч жителів. З 1868 по 1870 рік тут знаходився київський залізничний вокзал (оскільки не було добудовано залізничний міст через Дніпро), звідки пасажирів доставляли до Києва диліжансами.

1853 року було відкрито Миколаївський ланцюговий міст (приблизно на місці нинішнього моста метро), що значно покращило сполучення лівобережних поселень із Києвом. Тоді отримала свою назву місцевість Передмостова Слобідка, розташована на острові, на місці нинішнього Гідропарку (саме ж селище відоме з кінця XVIII століття; тут, як і на Микільській Слобідці, жили головним чином робітники, приписані до заводу «Арсенал»).

Ідея з'єднати лівий берег з Києвом трамвайною лінією через міст виникла в останні роки XIX століття. На той час у самому Києві вже декілька років функціонувало трамвайне підприємство — Київська міська залізниця — яке мало не тільки велику популярність у пасажирів, а й комерційний успіх. Водночас регулярне сполучення з Микільською Слобідкою здійснювалося тільки пароплавами (зрозуміло, лише в період навігації). Пасажиропотік на них становив близько 1,5 тисяч пасажирів на добу в кожен бік по робочих днях і 4–5 тисяч у свята. Пароплави не дотримувалися ніякого розкладу і викликали постійні нарікання пасажирів⁵. Іншими засобами сполучення з лівим берегом були диліжанси, візники та залізниця (до станцій Дарниця та Бровари), але для щоденних поїздок обивателів вони були непридатні, бо були занадто дорогими (залізниця, крім того, проходила дуже далеко від населених місць)⁶.

У листопаді 1898 року губернський секретар Никифор Матвеев звернувся до Міністерства внутрішніх справ з проханням дозволити йому «устройство электрического трамвая «Киев-Бровары» по набережной Киева, Николаевскому цепному мосту через Днепр, Днепровской дамбе и Броварскому шоссе»⁷. Матвеев планував залучити до участі в підприємстві трьох компаньйонів, які разом з ним мали сумарно близько 700 000 рублів (для порівняння, початковий капітал Товариства Київської міської залізниці в 1891 році становив 1 млн рублів).

Київське губернське правління, «указывая на несомненную пользу и громадное значение нового пути для района «Киев-Броварского трамвайного пути», который (район) определяется в 30 приблизительно верст с населением около 285 тысяч душ», у лютому 1899 року ухвалило видати Матвееву «принциповий дозвіл» на влаштування електричного трамвая по Набережній

⁴ Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. — Київ, 2003. — С. 62–63.

⁵ Киевлянин. — 1892. — 12 августа.

⁶ Киевское слово. — 1903. — 5 августа.

⁷ Центральний державний історичний архів України в м. Києві (ЦДІАК), ф. 442, оп. 651, спр. 216, арк. 1.

дорозі в Києві, Миколаївському мосту і далі по Чернігівському шосе, на умовах, аналогічних умовам будівництва Святошинського трамвая⁸. Однак треба було погодити проект із цілим рядом інших відомств (правління Київського округу шляхів сполучення, Управління водяних і шосейних сполучень і торгових портів, Управління зі спорудження залізниць, Штаб Київського військового округу, Міністерство фінансів). На бюрократичні процедури пішло більше двох років⁹. 3 травня (16 травня за новим стилем) і 24 травня (6 червня) 1902 року було Височайше затверджено Статут Товариства Києво-Броварського електричного під'їзного шляху (трамвая), засновником якого став Матвеев. Загальна протяжність трамвайної колії визначалася близько 23 верст, тобто 24,5 кілометри (основна лінія від Києва до Броварів — 18 верст, відгалуження до урочища Дарниця — 5 верст). Статутний капітал Товариства становив 1,3 млн рублів, термін концесії — 75 років¹⁰. Вартість спорудження всього шляху оцінювалася в 920 000 рублів. Передбачалося, що пасажиропотік по новій лінії складатиме 8–10 мільйонів пасажирів на рік, тобто близько 25 000 на день, що забезпечувало б прибутковість підприємства¹¹. (Для порівняння, київський трамвай у 1902 році перевіз близько 20 млн пасажирів¹².) Однак проект Матвеева не був реалізований. Чиновники згодом стверджували, що підприємство «не могло состояться, лишь вследствие бывших народных волнений, влиявших на образование необходимого к тому капитала»¹³ (очевидно, мова про події 1905 року). На думку газетного репортера, окрім політичних причин, була й чисто технічна: зсуви в районі дніпровської набережної, для боротьби з якими «требовался огромный дополнительный

расход, не входивший ранее в расчеты концессионеров»¹⁴.

Зрештою, на початку 1908 року¹⁵ інженер шляхів сполучення Валерій Тимченко звернувся до Міністерства внутрішніх справ з клопотанням про надання йому «концессии на сооружение и эксплуатацию конно-железнодорожного пути между Киевом, Дарницей и Броварами по Броварскому шоссе, набережной мощенной камнем в г. Киеве дороге, по Николаевскому цепному мосту, Днепровской дамбе и Русановскому мосту» (кінну тягу згодом передбачалося замінити на електричну)¹⁶. Місцева влада підтримала ініціативу. Київський губернатор Олексій Гірс повідомив Київського, Подільського й Волинського генерал-губернатора Федора Трепова, що вбачає «очень желательным осуществление указанного трамвайного пути»; Трепов у листі на ім'я міністра внутрішніх справ повідомив, що «соединение города Киева трамвайным рельсовым путем с Никольской Слободкой <...> является желательным вообще, а в зимнее время, когда прекращается пароходное движение по р. Днепру, даже необходимым», указавши, що значна частина населення Микільської Слобідки має щоденно бувати в Києві — або в службових справах, або займаючись доставкою продуктів на київські базари¹⁷.

Після звичайних бюрократичних процедур, у березні 1910 року Міністерство шляхів сполучення видало дозвіл на будівництво й експлуатацію кінної залізниці від Олександрівської вулиці (нині Сагайдачного) в Києві до Броварів, з відгалуженням до селища Дарниця, при дотриманні ряду технічних вимог, а також за умови отримання від Чернігівського земства дозволу на користування Києво-Броварським казенним шосе¹⁸.

⁸ Державний архів Київської області (ДАКО), ф. 1, оп. 236, спр. 190, арк. 5–7.

⁹ ЦДІАК, ф. 442, оп. 651, спр. 216, арк. 7–25.

¹⁰ Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. — 1903. — Отдел второй (первое полугодие). — С. 30–55.

¹¹ Киевское слово. — 1903. — 5 августа.

¹² Киевский трамвай за сорок лет. — Киев, 1933. — С. 122.

¹³ ЦДІАК, ф. 692, оп. 12 (1908), спр. 48а, арк. 3зв.

¹⁴ Киевлянин. — 1910. — 18 августа.

¹⁵ Киевлянин. — 1908. — 23 апреля.

¹⁶ ЦДІАК, ф. 692, оп. 12 (1908), спр. 48а, арк. 2.

¹⁷ ЦДІАК, ф. 442, оп. 663, спр. 74, арк. 2, 10.

¹⁸ Державний архів м. Києва (ДАК), ф. 163, оп. 44, спр. 30, арк. 71–73.

Будівельні роботи на київському березі почалися в серпні 1910 року¹⁹. Негайно ж виявилася комерційна привабливість нового проекту. «Ввиду очевидної вигоди нової трамвайної лінії, — повідомляв репортер «Киевлянина» вже наприкінці серпня, — общество предпринимателей этой линии быстро усиливается крупными капиталами»²⁰. Виникла, однак, організаційна затримка. На нараді в Чернігівській губернській земській управі було висунуто вимоги технічного й фінансового характеру, які Тимченко, що був присутній на нараді, визнав неприйнятними. Будівництво трамвая на лівому березі, тобто в Чернігівській губернії, зупинилося. Мешканці Слобідки оскаржили претензії земства у зверненні до чернігівського губернатора Миколи Маклакова; останній обіцяв слобожанам «своє повне сприяння»²¹. У грудні 1910 року Чернігівське губернське земське зібрання видало необхідний дозвіл²².

Ще одна проблема виникла при проектуванні лінії Слобідка — Дарниця, яка мала пройти через місцевість Селянський ліс (що в дійсності являла собою піщану пустелю на місці колишнього лісу). Слобідські селяни, яким належала земля в цій місцевості, погодилися були на проведення лінії трамвая за одноразову компенсацію від Тимченка в розмірі 500 рублів. Однак згодом частина селян стала вимагати збільшення суми, до 100 рублів щорічно, інша ж частина зовсім відкликала свою згоду²³. Ми не маємо відомостей про те, як у точності було розв'язано цей конфлікт.

У березні 1911 року Тимченко відправився до Петербургу, аби вирішити питання про заміну кінної тяги електричною. В результаті було ухвалено рішення, яке газетний кореспондент, де-

монструючи не надто високий рівень знання техніки, назвав «электрическое сооружение автомобильного типа, системы «внутреннего самонагревания»²⁴. Йшлося, зрозуміло, про двигун внутрішнього згоряння, тобто про свого роду автомобіль на колесах (мототрамвай).

Будівельні роботи почалися навесні того самого 1911 року²⁵; передбачалося, що вже влітку почнеться трамвайний рух²⁶. Цей термін не було дотримано. Однією з причин затримки стало рішення будувати лінію Слобідка — Дарниця, починаючи від Дарниці: порахували, що підвезити будівельні матеріали до Дарниці залізницею буде зручніше. Однак вирубка й розчищення лісу вздовж майбутньої траси зайняла занадто багато часу, відвернула сили й тим самим загальмувала прокладку лінії Київ — Слобідка²⁷. Затримка викликала суттєві незручності для тих жителів, яких «витіснила з Києва дорожнеча квартир», і вони заздальгідь переїхали в Слобідку, розраховуючи діставатися звідти до Києва трамваем²⁸. Тепер виявилось, що всі ці новоявлені слобідчани на якийсь час залишилися без зручного сполучення з Києвом.

Наприкінці вересня ще розраховували закінчити будівництво й відкрити рух до листопада²⁹. І цей термін було зірвано. До середини грудня були отримані з-за кордону вагони мототрамвая, і їх випробували на вже збудованій лінії від Дарниці до артилерійського табору (неподалік від Микільської Слобідки); випробування пройшли успішно³⁰. У березні 1912 року на ділянці Микільська Слобідка — Дарниця проводилися щоденні пробні рейси³¹. Нарешті, 25 квітня (8 травня) 1912 року об 11-й годині ранку відбулося урочисте освячення й відкриття руху лінією Передмо-

¹⁹ Киевлянин. — 1910. — 18 августа.

²⁰ Киевлянин. — 1910. — 29 августа.

²¹ Киевлянин. — 1910. — 13 октября.

²² ЦДАК, ф. 1439, оп. 1, спр. 1250, арк. 83–83зв.

²³ Киевлянин. — 1910. — 20 декабря.

²⁴ Киевлянин. — 1911. — 24 марта.

²⁵ Киевлянин. — 1911. — 17 апреля.

²⁶ Киевская мысль. — 1911. — 25 апреля.

²⁷ Киевлянин. — 1911. — 22 августа.

²⁸ Киевская мысль. — 1911. — 31 июля.

²⁹ Киевская мысль. — 1911.

³⁰ Киевлянин. — 1911. — 15 декабря.

³¹ Киевлянин. — 1912. — 13 марта.

стова Слобідка — Микільська Слобідка — Дарниця. Перші кілька годин проїзд був безкоштовним, після чого почали стягувати плату за проїзд за встановленим тарифом: від Передмостової Слобідки до Микільської Слобідки — 5 копійок, до артилерійського табору — 10 копійок, до Дарниці — 15 копійок³². (Станція Микільська Слобідка знаходилася біля нинішньої станції метро «Лівобережна», станція Дарниця — з північного боку однойменної залізничної станції; трасування лінії між ними приблизно відповідало нинішнім проспекту Миру і Празькій вулиці.)

На Ланцюговому мосту й на Набережному шосе в цей час ще тільки укладали рейки. Проте нова лінія відразу ж стала корисною для киян, оскільки між Києвом і Передмостовою Слобідкою, як і раніше, існувало пароплавне сполучення. Однак відразу ж з'ясувалося, що провізна спроможність лінії абсолютно недостатня. Замість планованих 15 вагонів у наявності було лише три, що вмщали всього по 12–15 чоловік кожен. Очікувати місця у вагоні доводилося не менше години. «С открытием дачного сезона в Слободке и в Дарнице, а также с выходом войск в артиллерийский лагерь, — повідомляв кореспондент «Киевлянина» в середині травня, — проезд по этой новой трамвайной линии стал совершенно невозможен, так как желающих ехать масса и места в вагончиках берутся буквально с бою». Спробували були чіпляти до моторних вагонів причіпні платформи, але Київський округ шляхів сполучення заборонив це робити, посилаючись на те, що вагони з причепами давали небезпечно навантаження на Русанівський міст³³. Тоді вдалися до оригінального рішення. Перед в'їздом на міст причіп від'єднували. Моторний вагон ішов уперед, а причіп штовхали через міст робітники, після чого його знову приєднували. Це призводило до десятихвилинної затримки при кожному перетині моста³⁴.

7 (20) вересня 1912 року було пушено перший пробний вагон від Слобідки до Києва, через Миколаївський міст³⁵. Нарешті, 17 (30) жовтня 1912 року було відкрито регулярний рух по лінії Київ — Микільська Слобідка — Дарниця (кінцева станція в Києві знаходилася на Подолі, у нинішньої Поштової площі). Було встановлено тариф: від Подолу до Передмостової Слобідки — 6 копійок, до Микільської Слобідки — 10 копійок, до полігону — 15 копійок, до Дарниці — 20 копійок; від каплиці біля в'їзду на Миколаївський міст, на правому березі, до Микільської Слобідки можна було доїхати за 6 копійок³⁶.

Округ шляхів сполучення, як і раніше, не дозволяв проїзд по мосту вагонів з причепами. Вдалися до нового рішення: на мосту в причіпний вагон впрягали коня³⁷. Таким чином, вперше з кінця XIX століття в Києві (тимчасово) відновився рух трамвая на кінній тязі. Уже в листопаді округ шляхів сполучення віддав нове розпорядження — щоб причепа пропускалися через міст тільки тоді, коли моторний вагон пройде весь міст. Це набагато сповільнило процес перетину моста (довжина якого складала близько 800 метрів) і призвело до того, що багато пасажирів почали їздити трамваем з Подолу тільки до в'їзду на міст, а далі йти пішки — так було швидше³⁸. Прискорити рух вдалося, змінивши логістику: причіпні вагони стали подавати до кінців моста раніше приходу туди моторних вагонів — це дозволило значною мірою нівелювати втрату часу на переїзд моста³⁹. Валерій Тимченко особисто відправився до Петербургу в спробі домогтися скасування заборони. Йому вдалося отримати дозвіл на пропуск вагонів з причепами по Русанівському мосту⁴⁰. За одними відомостями, такий самий дозвіл на пропуск по Миколаївському мосту було отримано навесні 1913 року⁴¹, але, за іншими відомостями, ще й восени того ж року заборона на Микола-

³² Киевская мысль. — 1912. — 26 апреля.

³³ Киевлянин. — 1912. — 15 мая.

³⁴ Киевская мысль. — 1912. — 21 июня.

³⁵ Киевская мысль. — 1912. — 8 сентября.

³⁶ Киевлянин. — 1912. — 18 октября.

³⁷ Киевская мысль. — 1912. — 28 октября.

³⁸ Киевлянин. — 1912. — 18 ноября.

³⁹ Киевлянин. — 1912. — 7 декабря.

⁴⁰ Киевская мысль. — 1912. — 27 ноября.

⁴¹ Киевлянин. — 1913. — 13 марта.

ївському мосту залишалася в силі⁴². У всякому разі, всі обмеження на проїзд вагонів по мосту (заборона роз'їзду на мосту, вимога використання на ньому виключно закритих причіпних вагонів і заборона пасажирам перебувати на майданчиках і відкривати вікна) було скасовано, на задоволення прохання того ж Тимченка, лише у червні 1917 року⁴³.

Популярність слобідського трамвая серед пасажирів у перші ж дні перевершила всі очікування. «Тисячі народа ежедневно переезжают по слободской линии, — повідомляв кореспондент газети «Киевлянин», — и попасть в трамвай представляет большую трудность, так как желающих ехать всегда больше, чем мест в трамвае». Крім заборони на рух причепів по мосту, ще однією проблемою була проста нестача рухомого складу: спочатку на лінії курсувало всього три моторних вагони (у свята — чотири)⁴⁴. З 7 (20) грудня 1912 року було впроваджено диференційований тариф. Ціна на проїзд від Києва до Миколаївського мосту і до Передмостової Слобідки в причепі залишилася колишньою — 6 копійок, а в моторному вагоні — була підвищена до 10 копійок. Це призвело до відтоку з моторних вагонів тих пасажирів, яким потрібно було їхати недалеко, сприяючи, у такий спосіб, звільненню місць у цих вагонах для тих, хто їхав до Микільської Слобідки та Дарниці⁴⁵. Ситуація покращилася в січні 1913 року, з отриманням з-за кордону п'яти нових моторних вагонів. На лінії Київ — Слобідка стало працювати вісім моторних вагонів (замість чотирьох), що давало інтервал руху 10–12 хвилин; на лінії Слобідка — Дарниця два (замість одного)⁴⁶. Щоправда, окремі ексцеси, як і раніше, мали місце. У тому ж січні надійшла скарга на кондуктора

слобідського трамвая, який пустив пасажира в вагон... «за протекцією» (виштовхнувши іншого пасажира з вагона і надавши місце, що звільнилося, своєму знайомому)⁴⁷.

До весни 1913 року було завершено останні роботи з технічного облаштування лінії (зокрема, зміцнення насипу на набережній з метою захисту її від весняного паводка⁴⁸, спорудження кам'яної будівлі депо на Микільській Слобідці). У першій половині квітня було введено пряме сполучення Київ — Дарниця. Трамвай витримав конкуренцію з пароплавами, які з відкриттям навігації відібрали в нього частину пасажирів. Констатувалося, що трамвай «работает, в смысле доходности, прекрасно»⁴⁹. З другої половини травня на прохання жителів Слобідок було впроваджено пізні рейси (останнє відправлення з Києва о 0:30 ночі) по вихідних днях⁵⁰. Втім, джерелом проблем залишався Миколаївський міст — «вузьке місце» системи. У тому самому 1913 році з'явилися затримки в русі трамвая через міст — через те, що адміністрація моста стала «направля[ть] движение всех подвод, экипажей и дилижансов исключительно по рельсовому пути, предназначенному для движения вагонов мототрамвая» (а підводи, природно, рухалися набагато повільніше, ніж вагони). Розслідуванням було встановлено, що «отдельные случаи задержки вагонов мототрамвая идущими впереди подводами имели место в базарные дни <...> благодаря исключительно движению подвод по Николаевскому мосту»⁵¹.

Тієї ж весни 1913 року почалися роботи з прокладання трамвайної колії до Броварів⁵². Лінію було прокладено правим (якщо дивитися з Києва) узбіччям чернігівського шосе⁵³. Рух за новим маршрутом Микільська Слобідка — Бро-

⁴² Киевлянин. — 1913. — 20 октября.

⁴³ ДАКО, ф. 2031, оп. 2, спр. 459, арк. 73, 75–76.

⁴⁴ Киевлянин. — 1912. — 4 декабря.

⁴⁵ Киевлянин. — 1912. — 7 декабря.

⁴⁶ Киевлянин. — 1913. — 17 января.

⁴⁷ Киевская мысль. — 1913. — 26 января.

⁴⁸ Киевская мысль. — 1912. — 28 октября.

⁴⁹ Киевлянин. — 1913. — 13 апреля.

⁵⁰ Киевлянин. — 1913. — 22 мая.

⁵¹ ДАКО, ф. 9, оп. 29, спр. 39, арк. 232–233.

⁵² Киевская мысль. — 1913. — 23 мая.

⁵³ Киевская мысль. — 1913. — 14 сентября.

вари було відкрито рівно через рік після відкриття трансдніпровської ділянки — 17 (30) жовтня 1913 року⁵⁴. На цьому розвиток мережі мототрамвая закінчився.

Відомо ще як мінімум три пропозиції щодо будівництва нових ліній мототрамвая. Сам Тимченко ще в тому-таки 1913 році просив дозволу прокласти лінію від Києва до Житомира (!)⁵⁵. Це питання обговорювалося в різних інстанціях аж до літа 1914 року⁵⁶. Навесні наступного, 1915 року інженер Микола Тур висловив бажання побудувати мототрамвайну залізницю Київ — Макарів — Коростишів — Житомир. Його клопотання розглядалося, незважаючи на неодноразову зміну влади в країні, як мінімум до травня 1918 року⁵⁷. Нарешті, у травні 1914 року бориспільський землевласник Країнський звернувся до дирекції мототрамвая з пропозицією про продовження дарницької гілки до Борисполя, на той час міста з 20-тисячним населенням⁵⁸. Однак жоден з цих проектів не був реалізований.

У 1913 році підприємство остаточно оформилося як «Акционерное общество Киево-Броварского с ветвью на Дарницу мототрамвая» (в побуті, однак, частіше вживалася назва «Дарницький трамвай», яке застосовуємо й ми); засновниками товариства стали Валерій Тимченко і Семен Могилевцев⁵⁹. Рухомий склад підприємства, за станом на вересень 1915 року, налічував 13 моторних, 14 причіпних вагонів і 2 причіпні вантажні площадки⁶⁰.

Світова війна викликала необхідність масового перевезення вантажів. Київський залізничний вузол виявився перевантаженим. У цій ситуації лінія мототрамвая, як ще один рейковий шлях через Дніпро, набула стратегічного значення. У 1915 році почалося будівництво з'єднувальної

гілки від залізничної станції Дарниця до мототрамвайної лінії, куди передбачалося перенаправляти більшість вантажів, що слідували до Києва Московсько-Кієво-Воронезькою залізницею: це сприяло б розвантаженню станцій Київ II і Київ I-Товарний⁶¹. До весни 1916 року цю гілку було збудовано⁶². Разом із тим інтенсивний пасажирський рух по лінії тривав. Восени 1916 року мототрамвай перевозив в середньому близько 12 000 чоловік щоденно, обслуговуючи, згідно офіційного листування, «Київ, Дарницю, Артиллерийский полигон, Интендантские склады, Эвакуационный лагерь, четыре военных лазарета, склад Округа, охрану мостов, все окрестное население»⁶³.

Восени 1915 року, коли становище на фронті стало критичним для російської армії, виникло питання про евакуацію Києва. Миський інженер Ілля Мочало підготував пропозицію, згідно з якою лінії мототрамвая належало зіграти важливу роль у можливій евакуації. Згідно з проектом, цю лінію слід було електрифікувати (знявши для цього електричні дроти з ліній міського трамвая, що рідко використовувалися), а також перетворити моторні вагони Дарницького трамвая на вантажні⁶⁴. У жовтні 1915 року на нараді в окрузі шляхів сполучення розглядався проект міської управи про перевезення міським трамваем через Миколаївський міст вантажів у Дарницю і Бровари (також в порядку евакуації) в обсязі до 140 тис. пудів (2,2 тис. тонн) на добу. Втім, було вирішено, що перевезення вантажів по мосту міськими трамвайними вагонами неможливе через занадто велику їх вагу: чотири-вісний пультманівський вагон важив 1300 пудів (21 тонну), тоді як найважчий з вагонів Дарницького трамвая — 400 пудів (6,4 тонни) нетто або

⁵⁴ Києвлянин. — 1913. — 20 октябрю.

⁵⁵ ДАКО, ф. 1239, оп. 56, спр. 59, арк. 3.

⁵⁶ ЦДІАК, ф. 692, оп. 15, спр. 37, арк. 48–50.

⁵⁷ ЦДІАК, ф. 692, оп. 63, спр. 69, арк. 1–33.

⁵⁸ Киевская мысль. — 1914. — 15 мая.

⁵⁹ ЦДІАК, ф. 442, оп. 643, спр. 145, арк. 1–2.

⁶⁰ ЦДІАК, ф. 692, оп. 63, спр. 1, арк. 50.

⁶¹ Киевская мысль. — 1915. — 20 марта.

⁶² ЦДІАК, ф. 692, оп. 1, спр. 3298, арк. 1.

⁶³ ДАКО, ф. 1, оп. 174, спр. 1011, арк. 162.

⁶⁴ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 16, арк. 109–109зв.

⁶⁵ ЦДІАК, ф. 692, оп. 63, спр. 1, арк. 50.

540 пудів (8,6 тон) з повним завантаженням⁶⁵. Нарада визнала можливість допустити переправлення по мосту лише самих вагонів «в останній критический момент по снятті моторов с пониженіем веса вагонов до 800 пудов»⁶⁶. «Критичний момент», як відомо, не настав, тож ані електрифікація лінії, ані переправлення київських вагонів на лівий берег Дніпра не відбулися.

Спровоковані війною економічна криза й інфляція призвели до підвищення тарифів як на міському трамваї, так і на Дарницькому. Перший раз плату за проїзд мототрамваєм було підвищено 20 грудня 1914 року (2 січня 1915), хоча це не було підвищенням власне тарифу: тоді з пасажирів почали стягувати так звану «трамвайну копійку» — додатковий збір на військові потреби⁶⁷ (на міському трамваї аналогічний збір було введено ще раніше, у листопаді 1914 року⁶⁸; існувала також «пароплавна копійка»). Виручені в такий спосіб кошти — близько 3000 рублів на місяць — мали спрямовуватися на потреби Слобідського комітету з надання допомоги сім'ям запасних і поранених. Однак улітку 1915 року з'ясувалося, що суми надходили в розпорядження Остерського центрального комітету (якому підпорядковувався Слобідський комітет) «вельми нерівномірно», а потім взагалі перестали надходити⁶⁹. Комітет був змушений призупинити свою діяльність. Делегація дружин запасних воїнів спробувала звернутися до інженера Тимченка, але він їх не прийняв⁷⁰. Нам невідомо, чим закінчився цей конфлікт.

З 1 (14) серпня 1916 року було підвищено власне тариф Дарницького трамвая. Проїзд від Києва до Передмостової Слобідки став коштувати 7 копійок (замість колишніх 6), до Микільської Слобідки — 12 (замість 10), до Дарниці — 23 (замість 20), до Броварів — 35 (замість 30)⁷¹. Це підвищення стало, зрозуміло, далеко не

останнім. У 1917 році проїзд від Києва до Дарниці коштував уже 48 копійок⁷². З 6 вересня 1918 року було встановлено такий тариф: від Києва до Передмостової Слобідки — 60 копійок, до Микільської Слобідки — 1 рубль, до Дарниці — 1 руб. 75 коп., до Броварів — 3 рублі⁷³ (були, безумовно, проміжні підвищення тарифів, інформації про які в нашому розпорядженні немає).

Економічні проблеми неодноразово приводили до перерв у русі Дарницького трамвая. Правда, перший відомий такий випадок пов'язаний не з економічними, а з погодними умовами. 5 (18) листопада 1916 року мототрамваї не ходили весь день через сильний снігопад (і через те, що адміністрація трамвая не перейнялася своєчасним очищенням лінії)⁷⁴. Через рік, у перших числах листопада 1917 року, рух припинився на день, тому що службовці трамвая долучилися до політичного страйку⁷⁵, викликаного подіями в місті (за кілька днів до цього владу спробували захопити більшовики, а в результаті фактичною владою стала Центральна Рада). Незабаром після цього управління мототрамвая (акціонерне товариство на той момент очолював київський купець 1-ї гільдії Товій Апштейн) вирішило припинити рух по всіх його лініях, починаючи з 1 (14) грудня, терміном на 2–3 місяці, мотивуючи це псуванням вагонів і необхідністю їх ремонту. Особливо згубно це позначилося на жителях Броварів, які фактично втратили сполучення з Києвом (до 1913 року до Броварів ходили диліжанси, але з пуском мототрамвая вони були скасовані). Жителі звернулися до командуючого військами Київського військового округу з проханням вплинути на ситуацію⁷⁶. Згодом рух було відновлено; у всякому разі, в жовтні 1919 року, в період «дарницького виходу» (коли Київ на кілька днів захопили більшовики, і значна

⁶⁵ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 16, арк. 138–138зв.

⁶⁶ Киевская мысль. — 1915. 8 февраля.

⁶⁷ Машкевич С. Трамвайные копейки. — Киев, 2004. — С. 14.

⁶⁸ Киевская мысль. — 1915. — 13 июня.

⁶⁹ Киевская мысль. — 1915. — 19 июня.

⁷⁰ Киевская мысль. — 1916. — 1 августа.

⁷¹ Последние новости. — 1917. — 13 сентября.

⁷² Державний вістник. — 1918. — 19 листопада.

⁷³ Киевская мысль. — 1916. — 6 ноября.

⁷⁴ Вестник областного и Киевского Советов Рабочих и Солдатских Депутатов. — 1917. — 4 ноября.

⁷⁵ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 405, арк. 2–2зв.

частина населення разом з Добровольчою армією відступила до Дарниці), трамваї між Дарницею та Микільською Слобідкою курсували⁷⁷.

Відомо також, що в 1920 році лінія продовжувала функціонувати, принаймні на лівому березі, проте з якогось моменту по ній замість трамваїв ходили поїзди. Про це свідчить фрагмент листа до редакції газети у квітні 1920 року: «Вместо одного паровоза оказалось сразу три <...> теперь мы <...> имеем классный пассажирский состав, который курсирует от Слободки до Броваров»⁷⁸, а також телеграма київського Губкомгоспу до Харкова у вересні 1922 року: «пути слободка дарница и слободка бровары эксплуатируются [sic] украинским окружным управлением треста нкпс [Наркомата путей сообщения — С. М.]»⁷⁹. Більш того, лінія була перешита на вузьку колію⁸⁰. Через міст поїзди, незалежно від ширини колії, не могли б ходити через вагу. Трансдніпровське сполучення, у всякому разі, перервалося не пізніше червня 1920 року, коли польські війська, що відступали з Києва, підірвали всі мости через Дніпро, у тому числі Ланцюговий (колишній Миколаївський).

Проект відновлення руху лініями Дарницького трамвая був безпосередньо пов'язаний з проектом відновлення Ланцюгового моста⁸¹ (точніше кажучи, будівництва нового моста на опорах колишнього). Щоправда, існувала ідея відкрити трамвайний рух лівобережною частиною лінії ще в 1924 році, до відкриття моста, з тим, щоб до початкової станції на Передмостовій Слобідці пасажирів підвозив спеціальний пароплав⁸². Однак у реальності рух було відкрито одночасно з новим мостом (який отримав назву «міст імені Євгенії Бош», хоча в неформальному

контексті його часто продовжували називати «Ланцюговим»): 10 травня 1925 року мототрамваї пішли за маршрутом Поштової площа — Слобідка — Дарниця. Проїзд від Поштової площі до Микільської Слобідки або від Микільської Слобідки до Дарниці коштував 10 копійок, по всьому маршруту — 20 копійок⁸³. Незабаром тариф було підвищено: з 20 лютого 1926 року проїзд від Поштової площі до Микільської Слобідки і до Дарниці обходився в 15 і 25 копійок, відповідно⁸⁴. (Для порівняння, на міському трамваї тоді, як і до революції, діяла система тарифних дільниць; з 1 жовтня 1925 року проїзд однієї, двох і трьох дільниць коштував, відповідно, 8, 14 і 18 копійок⁸⁵.) У 1926 році почався продаж місячних проїзних квитків, дійсних на всіх лініях київського трамвая, включно з Дарницьким, вартістю 30 рублів⁸⁶.

У 1926 році рух мототрамвая, у порівнянні з попереднім роком, покращився: замість 3–4 вагонів стало курсувати 6 у будні і 7–8 у вихідні дні⁸⁷. У липні того ж року мототрамвай перевіз 270 488 пасажирів⁸⁸ (тобто близько 9 000 на день, або на чверть менше, ніж у 1916 році). Правда, організація руху часом залишала бажати на краще. Лінії, як і раніше, були одноколійними. Через відсутність чіткого розкладу і незгодженість дій водіїв трамваї іноді сходилися назустріч один одному. «Шоффера-молодцы, — писав кореспондент газети «Киевский пролетарий» у фейлетоні «Мототрамвайные бои» в лютому 1926 року, — в таких случаях, соскакивают со своих мест и вступают сначала в словесную перебранку между собой, а затем начинают наступать мототрамваями друг на друга до тех пор, пока какой-нибудь из них не победит и не оставит своего противника отступать к разъезду.

⁷⁷ Государственный архив Российской Федерации, ф. 5974, оп. 2, д. 116, л. 34.

⁷⁸ Коммунист / Коммуніст. — 1920. — 11 апреля.

⁷⁹ Центральный Державний архів вищих органів влади (ЦДАВО) України, ф. 5, оп. 1, спр. 1501, арк. 20.

⁸⁰ Киевский пролетарий. — 1926. — 23 ноября.

⁸¹ ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 112, арк. 10.

⁸² ЦДАВО, ф. 5, оп. 1, спр. 2670, арк. 192–193.

⁸³ Большевик. — 1925. 10 — травня.

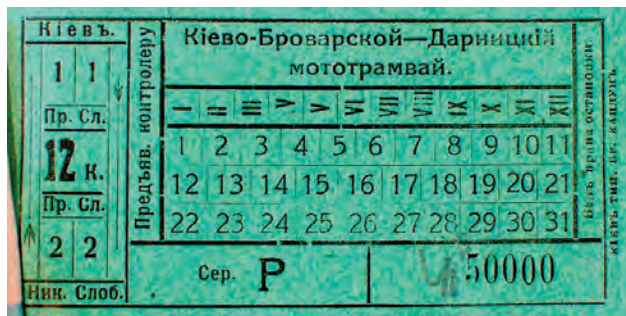
⁸⁴ Киевский пролетарий. — 1926. — 19 февраля.

⁸⁵ *Машкевич С.* До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. — 2012. — № 1. — С. 49.

⁸⁶ Киевский пролетарий. — 1926. — 27 мая.

⁸⁷ Киевский пролетарий. — 1926. — 23 мая.

⁸⁸ Киевский пролетарий. — 1926. — 11 сентября.

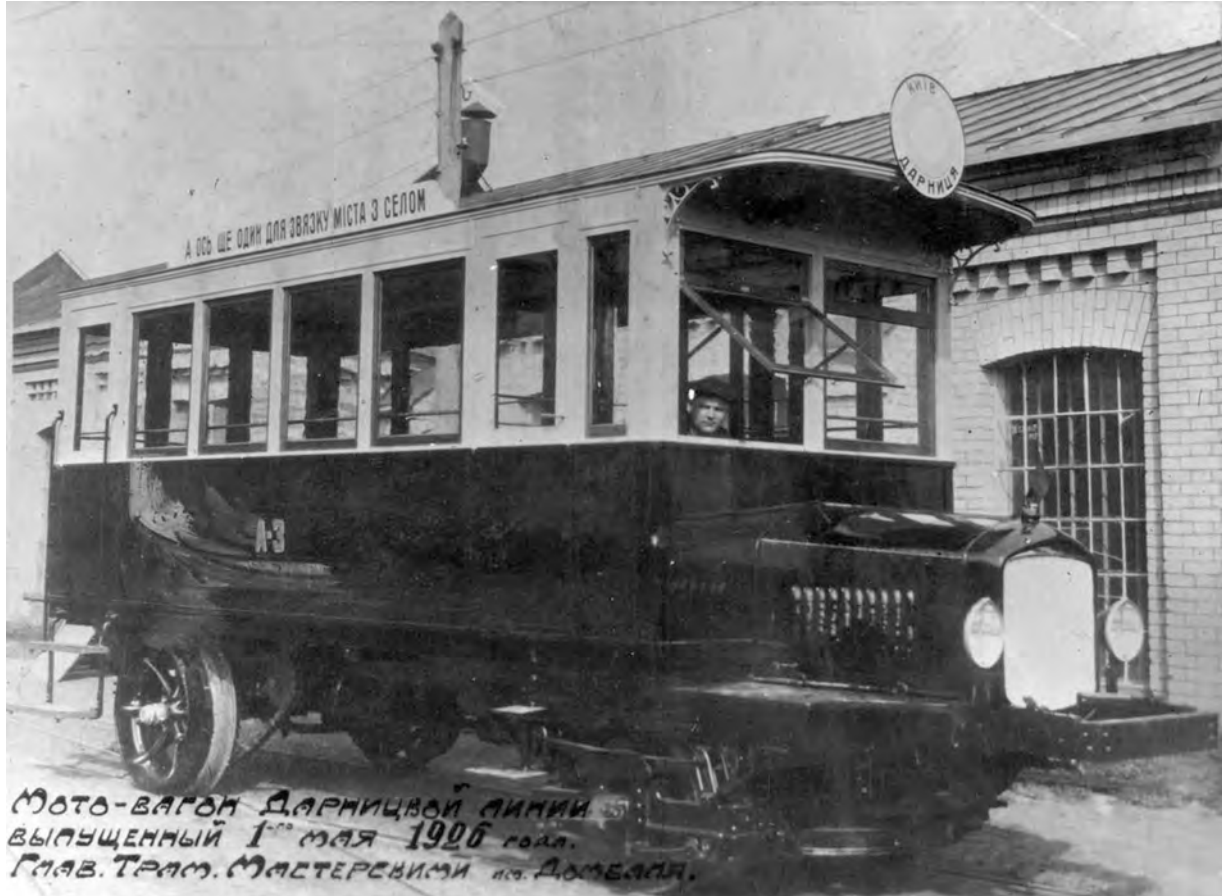


Квиток
на Дарницький
трамвай.
ДАК, ф. 163,
оп. 54, спр. 288,
арк. 41.

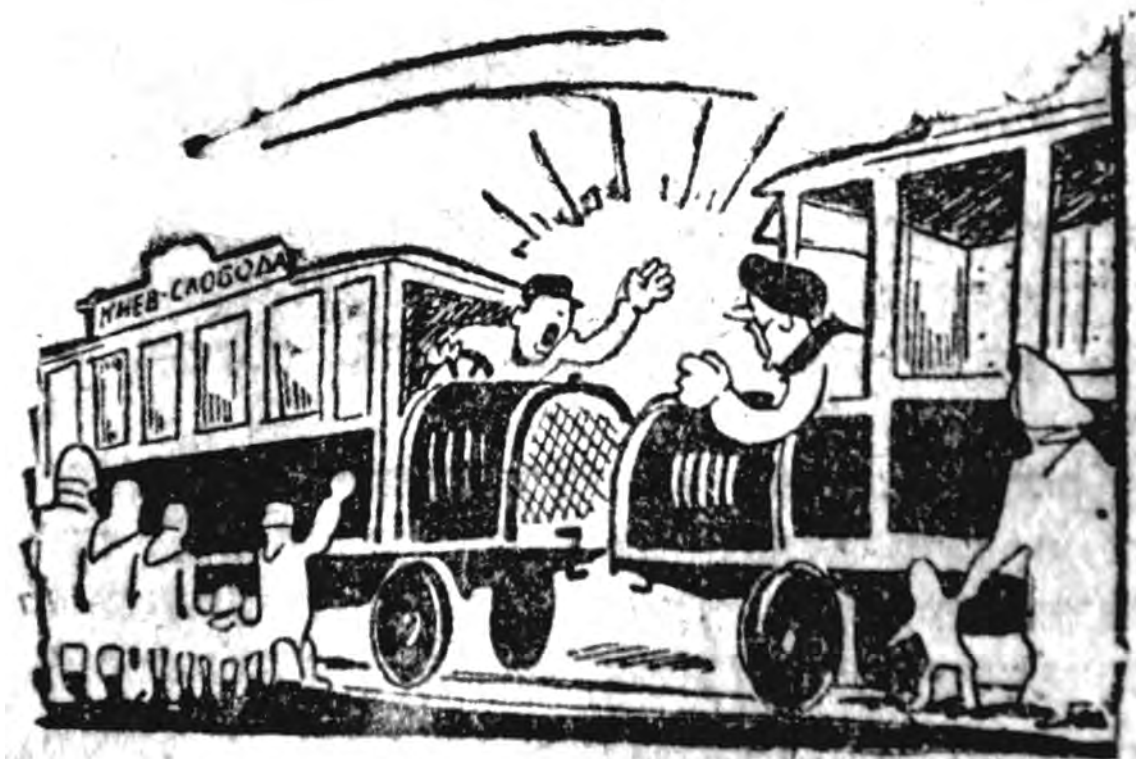
Вагон
мототрамвая
на Миколаївському
мосту.
1910-і р.



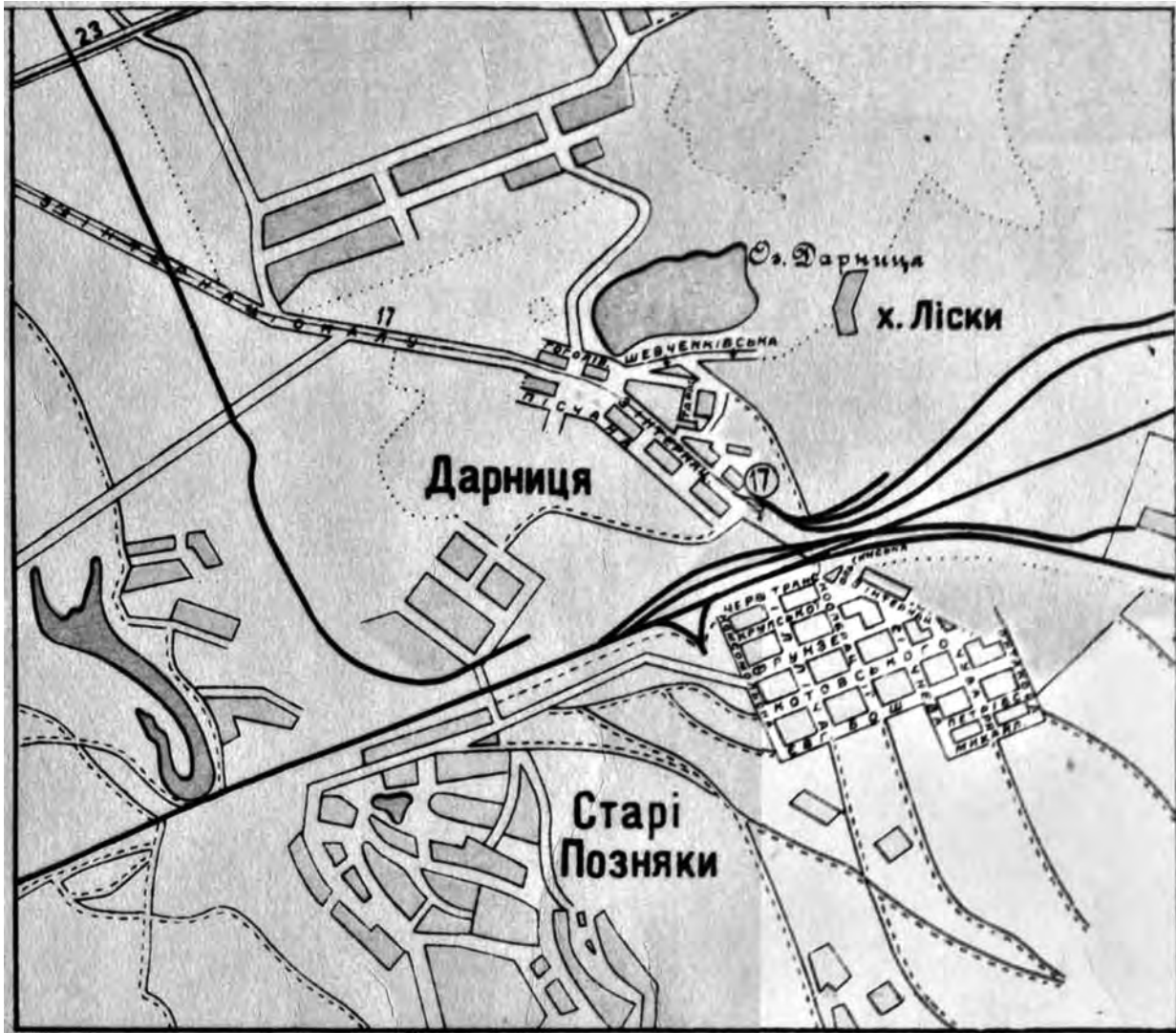
Кінцева зупинка маршруту № 24 в селищі ДВРЗ. 1936 р.



Вагон мототрамвая на заводі ім. Домбала (Київський завод електротранспорту). 1926 р.



Карикатура до фейлетону «Мототрамвайные бои». «Киевский пролетарий», 1926. — 17 февраля.



Дарницька гілка трамвая (на той момент маршрут № 17) на плані Києва 1935 р.

На Дарницю.



Карикатура на робітників, що штовхають причеп на міст. «Київський звонк», 1912 р.

Говорять, що етим видом спорту цікавиться все населення Слободки й Дарниці»⁸⁹. А буквально на наступний день після публікації фейлетону в тій самій газеті було вміщено репортаж про зіткнення трамваїв: шофер вагона № 6 не помітив зустрічний вагон № 2, що стояв перед ним, і врізався в нього. Обійшлося без нещасних випадків з людьми. Стверджувалося, що шофер вагона № 6 був нетверезим⁹⁰. Подібне ж зіткнення трапилося на Подолі в червні того ж року, причому постраждало п'ять осіб⁹¹.

У травні 1926 року почалися роботи з електрифікації лінії Київ — Микільська Слобідка⁹². Передбачалося закінчити їх того ж літа, але повністю лінія до Микільської Слобідки була переведена на електричну тягу тільки з 16 вересня. Між Микільською Слобідкою й Дарницею продовжували курсувати два мототрамвайних вагона з причепами⁹³.

З 15 жовтня 1926 року мототрамвайна лінія була включена (в організаційному сенсі) до загальноміської трамвайної мережі. З цього моменту на дарницькій лінії стали діяти квитки міського трамвая, а також пересадочні квитки (за якими на Поштової площі можна було пересісти на маршрути № 1, 2 і на фунікулер)⁹⁴. Ще раніше, у квітні того ж року, «за клопотанням робочих» Микільсько-Слобідського (Дарницького) мототрамвайного парку, останній було перейменовано на парк імені Фрунзе⁹⁵ (радянський воєначальник Михайло Фрунзе помер, при загадкових обставинах, за півроку до цього).

5 листопада того ж року почалися заплановані ще на два роки раніше⁹⁶ роботи з перебудови

Броварської лінії трамвая протяжністю 12 км⁹⁷ — зокрема, перешивання її з вузької колії на широку й укладання нових шпал. Роботи було проведено ударним темпом: за планом на укладку 15 тис. шпал було відведено півтора місяці, у реальності на це пішло дев'ять днів⁹⁸. Рух за маршрутом Микільська Слобідка — Бровари було урочисто відкрито 20 листопада 1926 року. Вагон мототрамвая проходив весь шлях за 40 хвилин. Маршрут було розбито на п'ять тарифних дільниць, отже вартість проїзду по всій трасі становила 32 копійки⁹⁹. У перші тижні роботи броварський маршрут перевозив близько 2500 пасажирів в день (дарницький — близько 2000 в день)¹⁰⁰.

Так було закінчено відновлення дореволюційної лівобережної трамвайної мережі. При перенумерації маршрутів наприкінці 1926 року маршрути колишнього Дарницького трамвая отримали найвищі на той момент порядкові номери: № 14 Поштова площа — Микільська Слобідка (6,025 км, 2 тарифних дільниць); № 15 Микільська Слобідка — Дарниця (4,202 км, 2 дільниць); № 16 Микільська Слобідка — Бровари (13,656 км, 5 дільниць)¹⁰¹. У листопаді 1927 року було введено безпересадочний маршрут Київ — Бровари, який обслуговувало три вагони мототрамвая з причепами¹⁰²; проте згодом цей маршрут було скасовано.

Станом на 1930 рік на лівобережні маршрути виходило: на № 14 — 4 одиночних вагони з парку імені Красіна (нині Подільське трамвайне депо); на № 15 — 6 моторних і 6 причіпних вагонів, на № 16 — 2 моторних і 1 причіпний, всі з парку імені Фрунзе¹⁰³. Робота цих

⁸⁹ Киевский пролетарий. — 1926. — 17 февраля.

⁹⁰ Киевский пролетарий. — 1926. — 18 февраля.

⁹¹ Киевский пролетарий. — 1926. — 24 июня.

⁹² Киевский пролетарий. — 1926. — 22 мая.

⁹³ Киевский пролетарий. — 1926. — 16 сентября.

⁹⁴ Киевский пролетарий. — 1926. — 14 октября.

⁹⁵ ДАКО, ф. Р-112, оп. 1, спр. 1871, арк. 118–121.

⁹⁶ ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 112, арк. 49зв.

⁹⁷ Киевский пролетарий. — 1926. — 12 ноября.

⁹⁸ Киевский пролетарий. — 1926. — 18 ноября.

⁹⁹ Киевский пролетарий. — 1926. — 19 ноября.

¹⁰⁰ Киевский пролетарий. — 1926. — 27 ноября.

¹⁰¹ Киевский пролетарий. — 1926. — 31 декабря.

¹⁰² Киевский пролетарий. — 1927. — 12 ноября.

¹⁰³ ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 1509, арк. 11зв–14.

маршрутів в 1930-і роки, судячи з усього, була далеко не ідеальною. Вузким місцем мережі залишалася одноколійна ділянка на мосту імені Євгенії Бош, перед якою вагони часто простоювали. У 1931 році на засіданні президії Київської міськради було вирішено запропонувати трамвайному підприємству влаштувати там сигналізацію, аби зменшити ці простої¹⁰⁴. Ще гірше були справи на мототрамвайних ділянках. У газетному репортажі восени 1930 року йдеться: «<...> на броварській колії <...> [т]исячі пасажирів щодня перевозяться двома автомашинами, які більше ремонтуються підчас праці, ніж працюють. Пасажирів завжди чекає на станції більше, ніж можна взяти в автомашину. Обіг Слобідка-Бровари повинен складати одну годину, а в дійсності ідуть 2—3 години та ще дві години доводиться чекати на станції Бровари або Слобідка»¹⁰⁵. Ці суб'єктивні враження підтверджуються об'єктивними даними. Так, за підсумками перших чотирьох місяців 1933 року експлуатацію мототрамвая було офіційно визнано незадовільною. План з їх випуску було виконано на 46,3%, з кілометражу — на 35,1% (тобто майже два з кожних трьох запланованих рейсів не були виконані!), з перевезень пасажирів — на 53,9%, з виручки — на 54,7%. Ті ж показники по електричному трамваю за той самий період склали, відповідно, 86,4%, 74,6 %, 84,7 %, 86,9 %¹⁰⁶. Пасажири саркастично називали мототрамвай «примусом». «[К]олгоспники Лівобережжя говорили, що «примус» їм у душі сидить», — читаємо в газетному репортажі 1934 року¹⁰⁷.

Ситуація помітно покращилася, коли останні лінії мототрамвая було електрифіковано. Роботи з електрифікації дарницької гілки було розпочато в першій половині 1932 року¹⁰⁸ й закінчено до весни 1933 року; це дало можливість запровадити прямий маршрут від Поштової

площі до Дарниці¹⁰⁹. Нарешті, близько 10 листопада 1934 року було відкрито електричний рух на лінії Київ — Бровари. «Робітники трамвайного депо ім. Фрунзе <...> виконуючи постанову бюро київського міськпарткому, вирішили покласти кінець «примусові», — патетично повідомлялося в репортажі¹¹⁰. Дійсно, на цьому історія мототрамвая в Києві закінчилася.

Лівобережна трамвайна мережа в міжвоєнні роки остаточно сформувалася в 1936 році, коли дарницьку гілку було продовжено до новозбудованого селища ДВРЗ (Дарницького вагоноремонтного заводу). Рух на новій ділянці розпочався 30 квітня 1936 року¹¹¹. Лінія від Дарницької площі до ДВРЗ існує й понині. У 1936 році на лівому березі було чотири трамвайні маршрути: № 14 Поштова площа — Дарниця; його ж скорочена версія, № 25 Поштова площа — Микільська Слобідка; № 23 Микільська Слобідка — Бровари; № 24 Дарниця — Вагоноремонтний завод¹¹².

Трансдніпровське трамвайне сполучення повторно припинилося у вересні 1941 року, з тієї ж причини, що й першого разу — було підірвано мости через Дніпро (на цей раз радянськими військами, що відступали). Відомостей про відновлення або навіть спробу відновлення руху під час німецької окупації немає, хоча рухомий склад Слобідського парку було ретельно інвентаризовано¹¹³ (у 1943 році при відступі німецьких військ парк разом з усіма вагонами було спалено). Відзначимо також, що в грудні 1941 року постановою тодішнього міського голови Володимира Багазія, «[з]а плідотворчу роботу <...> що виявилось у збудуванні за власним його замислом і ініціативою Києво-Броварського-Дарницького мототрамвая, за введення на цій лінії автовагонів, які нігде ще до того часу не існували <...> інженеру-інваліду Тимченкові В. Д.»,

¹⁰⁴ ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 2475, арк. 3.

¹⁰⁵ Трамвайний сигнал. — 1930. 14 вересня.

¹⁰⁶ ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 2233, арк. 85–86.

¹⁰⁷ Більшовик. — 1934. — 11 листопада

¹⁰⁸ ДАК, ф. Р-11, оп. 1, спр. 612, арк. 3.

¹⁰⁹ Пролетарська правда. — 1933. — 14 травня

¹¹⁰ Більшовик. — 1934. — 11 листопада

¹¹¹ Більшовик. — 1936. — 29 квітня

¹¹² Памяти киевских трамваев: история, схемы и списки. Режим доступу: <http://www.mashke.org/kyivtram/history/schemes/1936-routes/>

¹¹³ ДАКО, ф. Р-4200, оп. 1, спр. 1, арк. 351–352зв.

який, як і раніше, жив тоді в Києві, було видано одноразову допомогу в розмірі 1000 карбованців і щомісячну пенсію в розмірі 400 карбованців¹¹⁴ (такої суми при тодішніх цінах могло вистачити на напівголодне існування).

Наприкінці 1940-х років існували плани відновлення руху по довоєнній лівобережній мережі, без зв'язку з правим берегом, але вони не були реалізовані. Уздовж Броварського шосе згодом було прокладено лінію метро, а нову лівобережну трамвайну мережу, починаючи з 1954 року, організовано інакше, з перетином Дніпра по мосту імені Патона¹¹⁵. У 2004 році, внаслідок непередбаченого рішення київської влади, трансдніпровський трамвайний рух було припинено втретє. З того часу лівобережна трамвайна мережа відрізана від правобережної. Велися розмови про можливе возз'єднання двох мереж, але ніяких практичних кроків в цьому напрямі зроблено не було.

Таким чином, історія Дарницького (Слобідського, Києво-Броварського) трамвая розділяється на два етапи. Перший, з 1912 по 1920 рік — будівництво та експлуатація під егідою приватного акціонерного товариства. До економічної кризи, пов'язаного з війною і революцією, це підприємство було стабільним і прибутковим, однак, починаючи з 1917 року, прийшло в занепад, подібно іншим транспортним підприєм-

ствам Києва. У першій половині 1920-х років принаймні по частині лівобережної мережі, вочевидь, ходили поїзди.

Другий етап, з 1925 по 1941 рік, розпочався зі швидкого (протягом півтора років) відновлення трьох дореволюційних маршрутів у повному обсязі та включення їх до загальноміської системи (а також електрифікації трансдніпровської ділянки). У цьому плані Дарницький трамвай подібний до Святошинського, який у 1920-і роки також було повністю відновлено, і відрізняється від двох інших приміських трамваїв: Деміївського, який було відновлено лише частково, і Кадетського, який не було відновлено взагалі. Цілком закономірним є те, що були відроджені саме ці лінії: вони відповідають транспортним коридорам з найбільшими пасажиропотоками (не випадково вздовж колишньої лінії Святошинського та основних ліній Деміївського і Дарницького трамваїв нині прокладено лінії метро). Нарешті, у 1930-і роки було закінчено електрифікацію лівобережної мережі, а також добудовано ділянку до Дарницького вагоноремонтного заводу. Південна ділянка дарницької трамвайної системи — лінія від Дарницької площі до ДВРЗ — це єдина частина всіх чотирьох окремих приміських ліній київського трамвая, що збереглася до теперішнього часу. Решта цих ліній сьогодні не існує.

References

Kievskii tramvai za sorok let (1933). Kiev: Izdatel'stvo Kievskogo tramvainogo tresta.

Mashkevich, S. (2004). *Tramvainye kopeiki*. Kiev: Kurch. [in Russian].

Mashkevich, S. (2012). Do istorii taryfiv na громадський транспорт в Києві. [On the History of Public Transportation Fares in Kiev]. *Kraieznavstvo, 1*, 45–54. [in Ukrainian].

Mashkevich, S. (2014). Istoriiia prymiskykh tramvainykh liniy Kiєva. I. Svyatoshynskiy tramvai [History of Suburban Tram Lines of Kiev. I. Svyatoshin Tram]. *Kraieznavstvo, 1*, 35–44. [in Ukrainian].

Mashkevich, S. (2014). Istoriiia prymiskykh tramvainykh liniy Kiєva. II. Kadetska (Artyleriiska) liniia [History of Suburban Tram Lines of Kiev. II. Cadet (Artillery) Line]. *Kraieznavstvo, 2*, 15–27. [in Ukrainian].

Mashkevich, S. (2015). Kyivskii miskiy transport u pislivoiennyi period (1943 — kinets 1950-h rokiv) [Kiev public transportation in the postwar period (1943 — end of the 1950s)]. *Etnichna istoriia narodiv Evropy, 47*, 69–80. [in Ukrainian].

Mashkevich, S. (2017). Istoriiia prymiskykh tramvainykh liniy Kiєva. III. Demiiivskiy tramvai [History of Suburban Tram Lines of Kiev. III. Demievka Tram]. *Kraieznavstvo, 1–2*, 81–94. [in Ukrainian].

Ponomarenko, L., Riznyk, O. (2003). *Kiev. Korotkyi toponimichnyi dovidnyk*. Kiev: Pavlim. [in Ukrainian].

Sobranie zakoneni i rasporyazhenii pravitelstva, izdavaemoe pri Pravitelstvuyuschem Senate (1903). (Otdel 2, 1 polugodie). St. Petersburg. [in Russian].

Spisok marshrutov gorodskogo transporta: 1936. Retrieved from <http://www.mashke.org/kiєvtram/history/schemes/1936-routes/> [in Russian].

¹¹⁴ ДАКО, ф. Р-2412, оп. 2, спр. 2, арк. 83.

¹¹⁵ *Машкевич С.* Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. — 2015. — Вип. 47. — С. 72–73.