

Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

МАШКЕВИЧ СТЕФАН ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 656.1/.5(477.411)(091)"18/20"

ДИСЕРТАЦІЯ

**КИЇВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ (КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК
XXI СТ.): ІСТОРІЯ СТАНОВЛЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ**

07.00.01 – історія України

Подається на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ С. В. Машкевич

Науковий консультант: Борисенко Мирослав Володимирович — доктор
історичних наук, професор кафедри етнології та краєзнавства історичного
факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Київ – 2019

АНОТАЦІЯ

Машкевич С. В. Київський міський транспорт (кінець XIX – початок XXI ст.): Історія становлення та функціонування. — Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора історичних наук за спеціальністю 07.00.01 — “Історія України” — Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київський національний університет імені Тараса Шевченка. — Київ, 2019.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що міський транспорт, з одного боку, належить до найважливіших елементів інфраструктури сучасного великого міста, а з іншого боку, є своєрідним соціальним простором, де перетинаються інтереси транспортного підприємства, міської влади й мешканців та виникають конфлікти між ними. Тому дослідження історії розвитку й функціонування міського транспорту має, по суті, міждисциплінарний характер — у ньому виникають питання, що відносяться, зокрема, до сфер соціології та урбаністики.

Окрім загальних питань, підлягають вивченню й аналізу конкретні обставини зародження й роботи транспорту в окремо взятому місті, на які часто впливають зовнішні та/або суб’єктивні фактори. У випадку з Києвом таких факторів у різні історичні періоди було багато, різного характеру й ступеню важливості; вони спричинили декілька трансформацій системи громадського транспорту міста.

Наукова новизна дисертації зумовлена відсутністю у світовій історіографії комплексного, системного дослідження еволюції київського міського транспорту. У дисертаційному дослідженні *вперше*:

- виконано комплексний аналіз історіографічних джерел, присвячених історії київського міського транспорту; показано, що наукові проблеми, які виникають в рамках цієї тематики, не тільки не розв’язано, а здебільшого

навіть не сформульовано, у той же час накопичений масив інформації містить велику кількість фактичних помилок;

- введено до наукового обігу об'ємний корпус маловідомих джерел з тематики дослідження, здійснено (у необхідних випадках) їх верифікацію та агрегацію; ці джерела використано для виправлення значної кількості помилок, про які йдеться вище;

- встановлено, коли і як у Києві склалися передумови для зародження міського громадського транспорту, проаналізовано об'єктивні й суб'єктивні чинники, що мали вплив на цей процес; показано, з яких конкретних причин поява в Києві рейкового транспорту (конки) затрималася на багато років, натомість електричний трамвай тут з'явився першим у Російській імперії;

- проаналізовано особливості розвитку й функціонування київського трамвая як приватного підприємства (до 1918 року), з акцентом на взаємозв'язку між функціонуванням трамвая та еволюцією самого міста, а також на взаємодії, співробітництві й конфліктах різних учасників історичного процесу (трамвайного підприємства, міської влади, пасажирів);

- докладно розглянуто історію окремих трамвайних підприємств Києва, що обслуговували приміські лінії; проведено компаративний аналіз функціонування цих підприємств, з'ясовано, чому одні з них були більш, інші — менш успішними;

- охарактеризовано новий міський соціальний простір, що виник із появою громадського транспорту; розглянуто основні практики, проблеми, конфлікти, що мали місце в цьому просторі, з'ясовано, як їх характер змінювався з часом;

- встановлено, що в еволюції системи київського міського транспорту мало місце чотири трансформації — якісні зміни її структури, що слід розглядати як межі етапів її еволюції; простежено причини, характер та наслідки цих трансформацій;

- розглянуто особливості функціонування системи в кризові часи (революція, Друга світова війна, економічна криза, пов'язана з розпадом СРСР), схарактеризовано, чим ці часи для київського транспорту були схожі, а чим відрізнялися між собою;

- виявлено, які зворотні зв'язки мали місце в системі громадського транспорту Києва в різні історичні періоди та яким чином ці зв'язки впливали на функціонування системи; йдеться насамперед про позитивні зворотні зв'язки, що спричиняють нестійкість еволюції й тому можуть мати потенційно катастрофічні наслідки;

- визначено, які нові виклики з'явилися перед транспортною системою Києва в період після Другої світової війни, з початком інтенсивного зростання розмірів міста та появою житлових масивів, й окремо — в наш час, у нових економічних умовах та за наявності певних суб'єктивних чинників, і проаналізовано, яким чином та якою мірою система змогла впоратись із цими викликами;

- проаналізовано сучасний стан цієї системи, основні проблеми, тенденції та перспективи її подальшого розвитку (в тій мірі, в якій є коректним робити це на даному етапі, зважаючи на те, що йдеться про поточні події).

Удосконалено:

- методика дослідження історії міста в цілому та громадського транспорту зокрема;

- знання про різноманітні транспортні проекти в Києві, починаючи з перших спроб започаткувати міський транспорт і закінчуючи особливостями побудови й функціонування швидкісного рейкового транспорту наприкінці ХХ — на початку ХХІ ст.;

- кількісні методики, що застосовуються при вивченні функціонування транспортних підприємств, пасажиропотоків, тарифів тощо.

Набули подальшого розвитку:

- уявлення про історіографію Києва в цілому, зокрема розуміння того, які аспекти київської історії є недостатньо дослідженими, де в історіографії наявні неточності та помилки;
- дослідження процесів інтенсивної урбанізації Києва у другій половині XIX ст. та в другій половині XX — на початку XXI ст.;
- вивчення громадського транспорту як системи, характеру еволюції цієї системи як такої, ролі зовнішніх і внутрішніх факторів і особливо зворотних зв'язків, які суттєвим чином впливають на її еволюцію;
- розуміння ролі громадського транспорту в еволюції та функціонуванні великого міста та в житті його мешканців, характеру нових можливостей та конфліктів, що виникають із появою транспорту.

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає в тому, що вони сприяють кращому розумінню процесів еволюції сучасного великого міста, ролі в цих процесах одного з найважливіших елементів інфраструктури такого міста — громадського транспорту, взаємозв'язків між еволюцією транспорту та самого міста тощо. Матеріали дисертації можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць, підручників та посібників з історії України, нормативних навчальних курсів та спеціальних курсів з історії Києва.

Репрезентативність та достовірність результатів, здобутих дисертантом, забезпечується використанням широкого спектру міждисциплінарних методів (принципу системності, хронологічно-проблемного та проблемно-хронологічного, генетичного, компаративістського підходів, а також математичних методів та історичної інформатики), підсиленням акцентом на першоджерела, крос-верифікацією джерел.

Автором дисертації проведено ретельний аналіз наявної історіографії з обраної теми, з особливою увагою на повноту та достовірність фактичної інформації. Виявлено великі лакуни та значну кількість неточностей.

Концептуальні питання — про взаємовплив між розвитком міста та функціонуванням міського транспорту; про роль транспорту як нового міського простору; про співпрацю та конфлікти між міською владою, транспортним підприємством та пасажирами — які були поставлені та вивчались у світовій історіографії стосовно інших міст, у цій роботі вперше сформульовано й вивчено на прикладі Києва, з його особливостями об'єктивного та суб'єктивного характеру.

Вивчено історію становлення та функціонування київського міського транспорту як єдиної системи, що, з одного боку, була підпорядкована потребам міста, з іншого боку, мала внутрішні тенденції розвитку, і цей розвиток чинив певний зворотний вплив на процеси в самому місті. Найсуттєвішими рисами еволюції транспортної системи є: по-перше, трансформації, тобто якісні зміни характеру самої системи, що стають межами між різними етапами її розвитку. У випадку з київським міським транспортом автором виявлено чотири таких трансформації, розкрито їх причини, суть та наслідки. По-друге, зворотні зв'язки, що безпосередньо впливають на те, як система реагує на зовнішні чинники. У роботі виявлено, які зворотні зв'язки мали місце в київській транспортній системі в різні історичні періоди та як конкретно вони відбивалися на функціонуванні міського транспорту (а отже й самого міста).

Важливою особливістю київського міського транспорту періоду 1891–1918 років було те, що трамвайна мережа в ті роки належала приватному підприємству. У дисертаційній роботі докладно проаналізовано, які позитивні та негативні наслідки для міста та його мешканців мав цей факт, які конфлікти він спричиняв та як ці конфлікти розв'язувались.

Окремий блок питань стосується еволюції транспортної системи в кризові періоди. У Києві в хронологічних рамках дослідження таких періодів було три: 1918–1921 роки (революційні події); 1941–1943 роки (нацистська окупація); початок 1990-х років (економічна криза років падіння радянської

влади та розпаду СРСР). У роботі виявлено спільні риси та особливості кожного з цих трьох періодів у плані того, як конкретно кризові явища відбилися на функціонуванні міського транспорту та яким чином і з якими наслідками система виходила з кризи.

Після Другої світової війни основним викликом, що постав перед київською транспортною системою, стала проблема забезпечення адекватним транспортним сполученням міста, що інтенсивно зростало — перш за все завдяки розбудові житлових масивів. Автором дисертації з'ясовано, якою мірою та як конкретно ця проблема була розв'язана, що вдалося зробити, а що ні й чому. Особливу увагу приділено розвитку метрополітену — ключового виду транспорту великих міст, що розрахований на великі й надвеликі пасажиропотоки. У Києві також з'явився і певною мірою розвивався сучасний вид транспорту — швидкісний трамвай. У роботі виявлено особливості та проблеми, пов'язані з його функціонуванням.

Хоча дисертація концентрується на Києві, вельми доцільним є порівняння київського досвіду зі світовим. Показано, що як наприкінці ХІХ сторіччя, так і в 1960–1970-х роках Київ був цілком на світовому рівні в тому, що стосується системи міського транспорту, однак згодом втратив ці позиції. Ретельно проаналізовано негативні явища, що мали місце на київському транспорті в 1990–2000-х роках, та виявлено, які з негативних тенденцій останніми роками вдалося здолати.

Ключові слова: Київ, міський транспорт, трамвай, тролейбус, автобус, метрополітен, швидкісний трамвай, міська електричка, транспортні проекти, транспортне підприємство, урбанізація, соціальний простір, пасажери.

SUMMARY

Stefan V. Mashkevich. Kiev urban transport (end of XIX – beginning of XXI century): History of formation and functioning. — Scientific qualification paper in the form of a manuscript.

Thesis for the degree of Doctor of Historical Sciences in the specialty 07.00.01 — “History of Ukraine” — Taras Shevchenko National University of Kyiv, Taras Shevchenko National University of Kyiv. — Kiev, 2019.

The *relevance of the research* is due to the fact that urban transport, on the one hand, is one of the most important elements of infrastructure of a modern big city, on the other hand, it is a kind of social space where the interests of different actors intersect and conflicts arise. Therefore, a study of the history of development and functioning of urban transport is interdisciplinary by nature — it raises issues related to the fields of sociology and urban planning.

Apart from general issues, specific circumstances concerning the origin and operation of transport in a particular city, often influenced by external and/or subjective factors, are to be studied and analyzed. In the case of Kiev, there were many such factors during different historical periods, of different nature and degree of importance; they have caused several transformations of the city’s public transport system.

The *scientific novelty* of the thesis stems from the lack of a comprehensive, systematic study of the evolution of Kiev urban transport in world historiography. In the thesis research, *for the first time*:

- a comprehensive analysis of historiographical sources on the history of Kiev public transport has been performed; it has been shown that not only have the scientific problems which arise in connection with this topic not been solved, but for the most part not even formulated. At the same time the array of information accumulated so far contains a large number of factual errors;

- a voluminous array of little-known sources on the research topic has been introduced into scientific circulation, their verification and aggregation were carried

out (as necessary); these sources have been used to correct a significant number of the errors mentioned above;

- it has been established when and how the preconditions for the emergence of urban public transport were formed in Kiev, the objective and subjective factors that influenced this process have been analyzed; it has been shown for what specific reasons the introduction of rail transport (horse tram) in Kiev was delayed for many years, whereas the electric tram was the first to be launched in the Russian Empire;

- the peculiarities of the development and functioning of the Kiev tram as a private enterprise (before 1918) have been analyzed, with an emphasis on the relationship between the functioning of the tram and the evolution of the city, as well as on interaction, cooperation and conflicts of different actors (tram company, city authorities, passengers);

- the history of independent Kiev tram enterprises that served suburban lines has been considered in detail; a comparative analysis of the functioning of these enterprises demonstrates why some of them were more, others less successful;

- the new urban social space that emerged with the advent of public transport has been characterized; the main practices, problems, conflicts that took place in this space have been considered, it has been clarified how their nature has changed over time;

- it has been established that in the evolution of the Kiev urban transport system there were four transformations — qualitative changes in its structure, which are boundaries of the stages of its evolution; the causes, nature and consequences of these transformations have been elucidated;

- the peculiarities of the functioning of the system during times of crisis (revolution, World War II, the economic crisis associated with the collapse of the USSR) have been considered; it has been clarified in what aspects those times were similar for the Kiev transport and how they were different;

- it has been identified what kinds of feedback loops have existed in the public transport system of Kiev in different historical periods and how they have

affected the functioning of the system; those are primarily positive feedback loops, which cause evolutionary instability and can therefore have potentially catastrophic consequences;

- it has been elucidated what new challenges faced the transport system of Kiev after World War II, with the beginning of intensive growth of the city and the emergence of housing, and separately — in our time, under new economic conditions and in the presence of certain subjective factors, and analyzed how and to what extent the system was able to cope with those challenges;

- the current state of the system, the main problems, trends and prospects for its further development (to the extent that it is correct to do so at this stage, given that we are talking about current events) have been analyzed.

The author has *improved*:

- the methodics of studying the history of the city in general and of public transport in particular;

- knowledge of various transport projects in Kiev, starting from the first attempts to launch urban transport and ending with the peculiarities of the construction and operation of high-speed rail transport in the late XX – early XXI century;

- quantitative methods used in studying the functioning of transport enterprises, passenger flow, tariffs, etc.

The following points have been *further developed*:

- the perception of the historiography of Kiev in general, in particular the understanding of which aspects of Kiev history are insufficiently researched, where there are inaccuracies and errors in historiography;

- research of the processes of intensive urbanization of Kiev in the second half of the XIX century and in the second half of XX – beginning of XXI century;

- study of public transport as a system, of the nature of evolution of this system as such, of the role of external and internal factors and especially of feedback loops, which significantly affect its evolution;

- the understanding of the role of public transport in the evolution and functioning of a large city and in the lives of its inhabitants, the nature of new opportunities and conflicts that arise with the advent of transport.

The *practical value of the results* of the thesis research is due to the fact that they contribute to a better understanding of the evolution of a modern big city, the role of one of the most important elements of the infrastructure of such a city — public transport, the relationship between the evolution of transport and the city itself. The thesis materials can be used for the preparation of generalized works, textbooks and manuals on history of Ukraine, normative training courses and special courses on history of Kiev.

The relevance and reliability of the results obtained by the author are ensured through the use of a wide range of interdisciplinary methods (the principle of systematics, chronological-problematic and problem-chronological, genetic, comparative approaches, as well as mathematical methods and historical informatics), with an emphasis on primary sources and cross-verification of sources.

The author of the thesis has carried out a careful analysis of the available historiography on the chosen topic, with special attention paid to the completeness and reliability of factual information. Large gaps and a significant number of inaccuracies were identified. Conceptual questions, concerning the interaction between the development of the city and the functioning of urban transport; the role of transport as a new urban space; cooperation and conflicts between the city authorities, the transport enterprise and passengers — which had been put forward and studied in world historiography in relation to other cities, have been hereby formulated and studied for the first time in relation to Kiev, with its features of objective and subjective nature.

The author has studied the history of formation and functioning of Kiev urban transport as a consolidated system, which, on the one hand, was subordinated to the needs of the city, on the other hand, possessed its internal development trends, and that development affected the processes in the city itself. The most significant

features of the evolution of the transport system are: first, transformations, i.e., qualitative changes in the nature of the system itself, which become boundaries between the various stages of its development. In the case of Kiev city transport, the author has identified four such transformations, revealed their causes, essence and consequences. Second, feedback loops, which directly affects how the system responds to external factors. The present research has revealed the feedback loops that existed in the Kiev transport system in different historical periods and how specifically they affected the functioning of urban transport (and hence the city itself).

An important feature of Kiev public transport during 1891–1918 was that the tram network in those years belonged to a private enterprise. The thesis analyzes in detail what positive and negative consequences this fact had for the city and its inhabitants, what conflicts it caused and how these conflicts were resolved.

A separate block of questions concerns the evolution of the transport system in times of crisis. There were three such periods in Kiev within the chronological framework of the study: 1918–1921 (revolutionary events); 1941–1943 (Nazi occupation); the early 1990s (the economic crisis of the years of the downfall of Soviet power and the collapse of the USSR). The thesis reveals the common features and peculiarities of each of these three periods in terms of how specifically the crisis affected the functioning of urban transport and how and with what consequences the system emerged from the crises.

After World War II, the main challenge facing the Kiev transport system was the problem of providing adequate communication in a city which was growing rapidly — primarily due to the development of new residential areas. The author of the thesis has found out to what extent and how specifically this problem was solved, what was done and what was not, and why. Particular attention was paid to the development of the subway — a key mode of transport in large cities, designed for large and very large passenger flows. A modern mode of transportation, the

high-speed tram, has also appeared and developed to some extent in Kiev. This work identifies the specific features and problems associated with its operation.

Although the thesis concentrates on Kiev, it makes full sense to compare the Kiev experience with the world one. It is hereby demonstrated that both at the end of the XIX century and in the 1960s and 1970s, Kiev certainly was at the world level in terms of its urban transport system, but later on it lost that position. The negative phenomena associated with Kiev transport in the 1990s and 2000s have been carefully analyzed, and it has been revealed which of the negative trends have been overcome in recent years.

Keywords: Kiev, urban transport, tram, trolleybus, bus, subway, high-speed tram, city commuter train, transport projects, transport enterprise, urbanization, social space, passengers.

Основні положення дисертації викладені автором у таких публікаціях:***Монографії***

1. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. Київ : ВАРТО, 2018. 224 с.
2. Машкевич С. В. Історія київського міського транспорту (кінець ХІХ – початок ХХІ ст.). Київ : ВАРТО, 2019. – 680 с.

Статті в наукових фахових виданнях України й іноземних держав та виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз

3. Машкевич С. В. Громадський транспорт Києва за часів німецької окупації (1941–1943) // Етнічна історія народів Європи. 2010. Вип. 33. С. 127–135.
4. Машкевич С. В. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. 2012. Вип. 38. С. 22–32.
5. Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 45–54.
6. Машкевич С. В. Київський трамвай та його пасажери в умовах німецької окупації // Сторінки воєнної історії України. 2012. Вип. 15. С. 152–161.
7. Машкевич С. В. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету ім. Т. Г. Шевченка, серія Історія. 2013. № 2. С. 38–41.
8. Машкевич С. В. Нещасні випадки та катастрофи на київському трамваї // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 40. С. 75–84.

9. Машкевич С. В. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 41. С. 33–43.
10. Машкевич С. В. История фуникулера в Киеве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2014. № 8. С. 29–33.
11. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. 2014. № 1 (86). С. 35–44.
12. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. 2014. № 2 (87). С. 15–27.
13. Машкевич С. В. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 42. С. 149–161.
14. Машкевич С. В. Київський трамвай у роки кризи // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 43. С. 96–106.
15. Машкевич С. В. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 44. С. 113–123.
16. Машкевич С. В. Київський трамвай: період відновлення (1920-ті роки) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 45. С. 76–86.
17. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у 1930-і роки // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 46. С. 136–144.
18. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 47. С. 68–79.
19. Машкевич С. В. Рання історія безрейкового громадського транспорту в Києві // Сторінки історії : збірник наукових праць. Київ, 2015. Вип. 39. С. 62–69.
20. Машкевич С. В. История киевской конки // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2015. № 9. С. 23–27.

21. Машкевич С. В. Прибутковий транспорт у “сму́тні часи”: залізнична гілка Київ – Віта-Литовська (1916–1919 рр.) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 48. С. 36–44.
22. Машкевич С. В. Страйки на міському транспорті Києва (1901–2014) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 49. С. 93–102.
23. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 50. С. 111–119.
24. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. ІІІ. Деміївський трамвай // Краєзнавство. 2017. № 1/2 (98/99). С. 81–94.
25. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. ІV. Дарницький (Слобідський) трамвай // Краєзнавство. 2017. № 3/4 (100/101). С. 93–107.
26. Машкевич С. В. Общественный транспорт и город Киев (конец ХІХ — начало ХХ вв.) // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2017. Vol. 20. Issue 5. P. 30–36.
27. Машкевич С. В. Предприятия городского транспорта Киева до 1917 г. // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 1. Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія. 2018. Том 10. № 2. С. 38–45.
28. Mashkevich, S. V. Genesis of Public Transport in Kiev // Black Sea. Scientific Journal of Academic Research. Tbilisi, Georgia. 2018. Vol. 39. Issue 1. P. 43–48.
29. Машкевич С. В. Скоростной городской транспорт в Киеве: история, проблемы, перспективы // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2019. Vol. 30. Issue 3. P. 58–66.

Опубліковані праці апробаційного характеру

- 30.Машкевич С. В. Общественный транспорт Киева в годы немецкой оккупации (1941–1943) // Київ і кияни : Матеріали щорічної науково-практичної конференції. Київ : Кий, 2010. С. 181–194.
- 31.Машкевич С. В. Зародження громадського транспорту в Києві // Дні науки історичного факультету : Матеріали IV Міжнародної наукової конференції молодих учених, присвяченої 20-річчю Незалежності України. Частина 5. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2011. С. 47–48.
- 32.Машкевич С. В. Киевский трамвай в 1917–1921 годах // Дні науки історичного факультету : Матеріали V Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 7. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2012. С. 77–78.
- 33.Машкевич С. В. История киевского трамвая как частного предприятия // Международная научно-практическая конференция “VI Международная конференция, посвященная проблемам общественных наук”. Москва : Центр гуманитарных исследований “Социум”, 2013. С. 60–64.
- 34.Машкевич С. В. Краткая история тарифов киевского городского транспорта // Сборник докладов международной конференции, посвященной развитию междисциплинарных исследований. Донецк : Центр научных публикаций, 2013. С. 26–30.
- 35.Машкевич С. В. К истории пригородных линий киевского трамвая // Матеріали міжнародної конференції “Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки”. Київ : Центр наукових публікацій, 2013. С. 100–103.
- 36.Машкевич С. В. Из истории речного транспорта в Киеве // Дні науки історичного факультету : Матеріали VI Міжнародної наукової

- конференції молодих учених. Частина 8. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2013. С. 33–34.
- 37.Машкевич С. В. Громадський транспорт як фактор розвитку Києва // Києвознавчі читання: історичні та етнокультурні аспекти. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 200-річчю від дня народження Тараса Шевченка та 250-річчю від дня народження Максима Берлінського. Київ : ПП “Фоліант”, 2014. С. 244–247.
- 38.Машкевич С. В. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві // Живучи в модерному місті: Київ кінця ХІХ – кінця ХХ століть / Упорядники О. Бетлій, К. Диса, О. Мартинюк. Київ : Дух і літера, 2016. С. 96–111.
- 39.Машкевич С. В. Городской транспорт Киева в межвоенный период: социальный аспект // Матеріали ІХ Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених “Дні науки історичного факультету” (до 150-річчя з дня народження М. С. Грушевського). Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2016. С. 525–528.
- 40.Машкевич С. В. Німецька окупація Києва в 1918 році (за даними німецьких джерел) // Другі києвознавчі читання: історія та етнокультура. До 100-річчя Української революції 1917–1921 рр. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. Київ : “Фоліант”, 2017. С. 107–111.
- 41.Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття: основні тенденції та проблеми // Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи. Конін – Ужгород – Дрогобич : Посвіт, 2018. С. 37–38.
- 42.Машкевич С. В. Швидкісний міський транспорт у Києві: історія й проблеми // Дні науки – 2019 : історія : матеріали ХІІІ Міжнародної

наукової конференції студентів, аспірантів та молодих учених. Київ : Наукове товариство студентів; Рада молодих вчених, 2019. С. 64–67.

Публікації, які додатково відображають основні положення дослідження

43. Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев : Курчъ, 2004. 80 с.
44. Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ : Кий, 2009. 608 с.
45. Машкевич С. В. Два дня из истории Киева. Киев : ВАРТО, 2010. 160 с.
46. Машкевич С. В. Киев 1917–1920. Том I: Прощание с империей. Харьков : Фолио, 2019. 464 с.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....	21
ВСТУП.....	22
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ. .30	
1.1. Стан наукової розробки теми.....	30
1.2. Джерельна база.....	58
1.3. Методологічні засади дослідження.....	84
Висновки до розділу 1.....	93
РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА МІСТА В ДОРАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД (1891–1918)	
.....	96
2.1. Перші проекти міського транспорту в Києві.....	96
2.2. Діяльність Товариства Київської міської залізниці.....	117
2.3. Приміські трамвайні лінії.....	137
2.4. Муніципальне автобусне підприємство.....	155
2.5. Роль транспорту в повсякденному житті міста.....	166
Висновки до розділу 2.....	191
РОЗДІЛ 3. МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ПЕРІОД РЕВОЛЮЦІЇ, МІЖВОЄННІ РОКИ ТА В УМОВАХ НАЦИСТСЬКОЇ ОКУПАЦІЇ (1918–1943).....	194
3.1. Перша трансформація транспортної системи: муніципалізація.....	194
3.2. Відбудова трамвайної мережі й відновлення автобуса.....	216
3.3. Друга трансформація транспортної системи: диверсифікація.....	237
3.4. Функціонування трамвая в період нацистської окупації.....	255
Висновки до розділу 3.....	269
РОЗДІЛ 4. ЕВОЛЮЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КИЄВА В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД (1944–1991).....	273
4.1. Відбудова міського транспорту в повоєнні роки.....	273
4.2. Третя трансформація транспортної системи: поява метро.....	288
4.3. Метрополітен і проблема забезпечення транспортом житлових масивів.....	301
4.4. Друга лінія метро й швидкісний трамвай.....	314
4.5. Міський транспорт на піку розвитку.....	330
Висновки до розділу 4.....	343
РОЗДІЛ 5. РОЗВИТОК І ПРОБЛЕМИ КИЇВСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕЗАЛЕЖНОЇ УКРАЇНИ.....	346
5.1. Четверта трансформація транспортної системи: поява альтернативи.....	346
5.2. Будівництво метрополітену в 1990–2000-і роки.....	365
5.3. Київський трамвай у 2000-і роки.....	387
5.4. Сучасний стан транспортної системи, проблеми й перспективи.....	408
Висновки до розділу 5.....	425
ВИСНОВКИ.....	428
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	435
ДОДАТКИ.....	549

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АКП КПТ — архів комунального підприємства “Київпаstrанс”

ГАРФ — Государственный архив Российской Федерации

ГДА СБУ — Галузевий державний архів Служби безпеки України

ДАК — Державний архів міста Києва

ДАКО — Державний архів Київської області

ДАЧО — Державний архів Чернігівської області

КМЗ — Київська міська залізниця

НИАБ — Национальный исторический архив Республики Беларусь

РГИА — Российский государственный исторический архив

УСРР — Українська Соціалістична Радянська Республіка

ЦДІАК України — Центральний державний історичний архів України в м. Києві

ЦДАВО України — Центральний державний архів вищих органів влади та управління України

ЦДАГО України — Центральний державний архів громадських об'єднань України

ВСТУП

Актуальність дослідження зумовлена тим, що міський транспорт, з одного боку, належить до найважливіших елементів інфраструктури сучасного великого міста, а з іншого боку, є своєрідним соціальним простором, де перетинаються інтереси різних учасників історичного процесу та виникають конфлікти між ними. Тому дослідження історії розвитку й функціонування міського транспорту має, по суті, міждисциплінарний характер — у ньому виникають питання, що відносяться до сфер соціології та урбаністики.

Еволюція транспортної системи міста визначається в першу чергу особливостями еволюції самого міста, що формує та змінює попит на транспортні послуги для його мешканців. Але існує й зворотний зв'язок: реалізація транспортних проєктів, ефективність роботи транспорту впливає на функціонування самого міста, поведінку його мешканців тощо. Дослідження механізмів цього зв'язку є корисним як із теоретичної, так і з практичної точки зору.

Зрештою, окрім загальних питань, підлягають вивченню й аналізу конкретні обставини зародження й роботи транспорту в окремо взятому місті, на які часто впливають зовнішні та/або суб'єктивні фактори. У випадку з Києвом таких факторів було багато, різного характеру й ступеню важливості, в залежності від історичного періоду; вони спричинили декілька трансформацій системи громадського транспорту міста. Комплексного дослідження еволюції київського міського транспорту, що включало б такий аналіз, до цього часу не існує. Навіть наявний масив фактичних даних містить істотні лакуни й значну кількість помилок.

Зв'язок роботи з науковими темами та програмами. Дисертацію виконано у межах програми науково-дослідної роботи кафедри етнології та краєзнавства історичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка “Етнологічна, краєзнавча та історико-туристична

проблематика в контексті розвитку сучасної історичної науки” (державний реєстраційний номер 16 КФ 046-05).

Об’єктом дослідження є міський транспорт міста Києва як невід’ємна частина інфраструктури міста й водночас особливий соціальний простір, в якому має місце взаємодія, співробітництво та конфлікти різних акторів.

Предмет дослідження — процес зародження та еволюції системи міського громадського транспорту Києва як важлива складова частина наративу історії Києва.

Хронологічні межі дослідження охоплюють період від другої половини XIX століття до нашого часу. Нижня межа обумовлена формуванням об’єктивних обставин, що спричинили появу попиту на міський транспорт у Києві. Початком процесу проектування громадського транспорту слід вважати 1869 рік. Перший маршрут власне міського транспорту (диліжансів) з’явився 1879 року, але проіснував недовго; безперервна історія системи київського міського транспорту починається від 1891 року й триває по сьогоднішній день. Задля повноти, у початковій частині роботи виходимо за нижню хронологічну межу й висвітлюємо декілька київських транспортних проєктів, які слід вважати своєрідними передвісниками регулярного громадського транспорту.

Географічні межі дослідження охоплюють територію міста Києва, а також його передмість, до яких було прокладено окремі трамвайні лінії. Одна з таких ліній проходила нинішньою лівобережною частиною Києва, що до 1923 року перебувала в складі Чернігівської губернії. Станом на сьогоднішній день більшість передмість, про які йдеться, входять до території Києва, але деякі залишаються поза його межами (наприклад, місто Бровари).

Мета дисертаційного дослідження — проаналізувати процес становлення та функціонування системи міського громадського транспорту Києва, від її зародження до нашого часу, та виявити, як еволюція цієї системи взаємопов’язана з еволюцією самого міста.

Відповідно до поставленої мети було визначено основні **завдання**:

1) здійснити історіографічний аналіз із обраної проблематики, з'ясувати репрезентативність джерельної бази, визначити найбільш доцільні методи, що дозволять досягти мети дослідження;

2) комплексно проаналізувати причини появи та шляхи реалізації перших проєктів міського транспорту;

3) дослідити особливості функціонування київського трамвая як приватного підприємства, виявити, які проблеми й конфлікти викликала така ситуація; розкрити характер взаємодії в “трикутнику” (місто — трамвайне підприємство — пасажери);

4) зрозуміти, як поява міського транспорту вплинула на життя киян і окремо — на функціонування міського простору;

5) з'ясувати, якими були основні етапи еволюції транспортної системи Києва та які події якісно змінювали характер цієї еволюції, ставши таким чином межами цих етапів;

6) вивчити, як транспортна система виживала в кризові часи, якими були особливості подолання кризи в різні періоди;

7) проаналізувати процеси розвитку міського транспорту в період інтенсивної урбанізації, пояснити, які проблеми вдалось розв'язати, які — ні, та чому;

8) схарактеризувати стан транспортної системи в сучасному Києві.

Методологічною основою дисертації є принципи історизму, системності, всебічності. Для досягнення мети й розв'язання поставлених завдань використано загальноісторичні, спеціальні наукові, міждисциплінарні методи, зокрема: хронологічно-проблемний, проблемно-хронологічний, генетичний, компаративістський, ретроспективний, агрегативний. У роботі з джерелами застосовано архівну евристику; у роботі з періодичною пресою та Інтернет-джерелами — технології точкового пошуку (як у просторі дат, так і у просторі понять) та сканування за безперервним діапазоном дат. Було

використано математичні методи, а також методи історичної інформатики, зокрема технології оптичного розпізнавання символів і систематизації інформації в базі даних, яку було розроблено автором.

Наукова новизна визначається як самою постановкою, так і розробкою теми дослідження як актуальної й цілісної наукової проблеми.

У дисертації *вперше*:

- виконано комплексний аналіз історіографічних джерел, присвячених історії київського міського транспорту; показано, що наукові проблеми, які виникають в рамках цієї тематики, не тільки не розв'язано, а здебільшого навіть не сформульовано, у той же час накопичений масив інформації містить велику кількість фактологічних помилок;

- введено до наукового обігу об'ємний корпус маловідомих джерел з тематики дослідження, здійснено їх верифікацію та агрегацію; ці джерела використано для виправлення значної кількості помилок, допущених попередніми дослідниками;

- встановлено, коли і як у Києві склалися передумови для зародження міського громадського транспорту, проаналізовано об'єктивні й суб'єктивні чинники, що мали вплив на цей процес; показано, з яких конкретних причин поява в Києві рейкового транспорту (конки) затрималася на багато років, натомість електричний трамвай тут з'явився першим у Російській імперії;

- проаналізовано особливості розвитку й функціонування київського трамвая як приватного підприємства (до 1918 року), з акцентом на взаємозв'язку між функціонуванням трамвая та еволюцією самого міста, а також на взаємодії, співпраці й конфліктах різних учасників історичного процесу (трамвайного підприємства, міської влади, пасажирів);

- докладно розглянуто історію окремих трамвайних підприємств Києва, що обслуговували приміські лінії; проведено компаративний аналіз функціонування цих підприємств;

- охарактеризовано новий міський соціальний простір, що виник із появою громадського транспорту; розглянуто основні практики, проблеми, конфлікти, що мали місце в цьому просторі, з'ясовано, як їх характер змінювався з часом;

- встановлено, що в еволюції системи київського міського транспорту мало місце чотири трансформації — якісні зміни її структури, що слід розглядати як межі етапів її еволюції; простежено причини, характер та наслідки цих трансформацій;

- розглянуто особливості функціонування системи в кризові часи (революція, Друга світова війна, економічна криза, пов'язана з розпадом СРСР), схарактеризовано, чим ці часи для київського транспорту були схожі, а чим відрізнялися між собою;

- виявлено, які зворотні зв'язки мали місце в системі громадського транспорту Києва в різні історичні періоди та яким чином ці зв'язки впливали на функціонування системи; йдеться насамперед про позитивні зворотні зв'язки, що спричиняють нестійкість еволюції й тому можуть мати потенційно катастрофічні наслідки;

- визначено, які нові виклики з'явилися перед транспортною системою Києва в період після Другої світової війни, з початком інтенсивного зростання розмірів міста та появою житлових масивів, й окремо — в наш час, у нових економічних умовах та за наявності певних суб'єктивних чинників, і проаналізовано, яким чином та якою мірою система пододала ці виклики;

- проаналізовано сучасний стан цієї системи, основні проблеми, тенденції та перспективи її подальшого розвитку (в тій мірі, в якій є коректним робити це на даному етапі, зважаючи на те, що йдеться про поточні події);

Удосконалено:

- методика дослідження історії міста в цілому та громадського транспорту зокрема;

- знання про різноманітні транспортні проекти в Києві, починаючи з перших спроб започаткувати міський транспорт і закінчуючи особливостями побудови й функціонування швидкісного рейкового транспорту наприкінці ХХ — на початку ХХІ ст.;

- кількісні методиками, що застосовуються при вивченні функціонування транспортних підприємств, пасажиропотоків, тарифів тощо.

Набули подальшого розвитку:

- уявлення про історіографію Києва в цілому, зокрема розуміння того, які аспекти київської історії є недостатньо дослідженими, де в історіографії наявні неточності та помилки;

- дослідження процесів інтенсивної урбанізації Києва у другій половині ХІХ ст. та в другій половині ХХ — на початку ХХІ ст.;

- вивчення громадського транспорту як системи, характеру еволюції цієї системи як такої, ролі зовнішніх та внутрішніх факторів і особливо зворотних зв'язків, які суттєвим чином впливають на її еволюцію;

- розуміння ролі громадського транспорту в еволюції та функціонуванні великого міста та в житті його мешканців, характеру нових можливостей та конфліктів, що виникають із появою транспорту.

Практичне значення результатів дисертаційного дослідження полягає в тому, що вони сприяють кращому розумінню процесів еволюції сучасного великого міста, ролі в цих процесах одного з найважливіших елементів інфраструктури такого міста — громадського транспорту, взаємозв'язків між еволюцією транспорту та самого міста тощо.

Матеріали дисертації можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць, підручників та посібників з історії України, нормативних навчальних курсів та спеціальних курсів з історії Києва.

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримано автором самостійно. Усі публікації за темою дисертаційного дослідження виконано одноосібно.

Апробація результатів дослідження. Результати дисертаційного дослідження оприлюднено в доповідях і виступах на таких міжнародних та всеукраїнських конференціях: X науково-практична конференція “Київ і кияни” (Київ, 23 грудня 2010 р.); IV Міжнародна наукова конференція молодих учених “Дні науки історичного факультету – 2011”, присвячена 20-річчю Незалежності України (Київ, 28–29 квітня 2011 р.); V Міжнародна наукова конференція молодих учених “Дні науки історичного факультету – 2012” (Київ, 12–13 квітня 2012 р.); VI Международная конференция, посвященная проблемам общественных наук (Москва, 22–23 березня 2013 р.); Международная конференция, посвященная развитию междисциплинарных исследований (Донецьк, 6 квітня 2013 р.); Міжнародна конференція “Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки” (Київ, 13 квітня 2013 р.); VI Міжнародна наукова конференція молодих учених “Дні науки історичного факультету – 2013” (Київ, 25 квітня 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція “Києвознавчі читання: історичні та етнокультурні аспекти”, присвячена 200-річчю від дня народження Тараса Шевченка та 250-річчю від дня народження Максима Берлінського (Київ, 27 березня 2014 р.); Міжнародна наукова конференція “Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – середини XX століть” (Київ, 10–12 грудня 2015 р.); IX Міжнародна наукова конференція студентів, аспірантів та молодих вчених “Дні науки історичного факультету” (до 150-річчя з дня народження М. С. Грушевського) (Київ, 21 квітня 2016 р.); Міжнародна науково-практична конференція “Другі киевознавчі читання: історія та етнокультура” (до 100-річчя Української революції 1917–1921 рр.) (Київ, 29 березня 2017 р.); IV Міжнародна науково-практична конференція “Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи” (Конін, Польща, 15 червня 2018 р.); XIII Міжнародна наукова конференція студентів, аспірантів та молодих учених “Дні науки – 2019: історія” (Київ, 16–18 травня 2019 р.).

Публікації. За результатами дисертаційного дослідження опубліковано 2 монографії та 40 наукових праць, з них 27 — наукові статті у фахових виданнях (у тому числі 4 в зарубіжних виданнях) та 4 публікації, які додатково відображають результати наукової роботи.

Структура дисертації зумовлена метою та завданнями дослідження. Робота складається зі вступу, п'яти розділів (21 підрозділ), висновків, списку використаних джерел та літератури (1392 назви, у т. ч. 331 архівна справа, на 114 сторінках), 12 додатків (на 24 сторінках). Загальний обсяг дисертації — 572 сторінки (з них 413 сторінок основного тексту).

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Стан наукової розробки теми

Наявні роботи з теми нашого дослідження можна умовно поділити на дві великих групи. Перша — розвідки безпосередньо з історії київського міського транспорту. Друга — роботи, де вивчаються концептуальні питання та проблематика, зокрема: транспорт як елемент міського середовища; роль транспорту в розвитку самого міста та вплив транспорту на міські процеси й повсякденне життя містян; взаємовідносини між містом, приватними транспортними підприємствами й пасажирами тощо. Як зазначено вище, наявність та необхідність вивчення подібних питань робить наше дослідження певною мірою міждисциплінарним. Ця проблематика характерна для більшості великих міст, тому залучена до дослідження історіографія, присвячена концептуальним засадам, виходить далеко за географічні рамки Києва.

Роботи першої групи, присвячені конкретним питанням історії київського транспорту, наявні лише у вітчизняній історіографії. Початком функціонування транспортної системи Києва є 1891 рік, коли запрацювали перші лінії конки. Це очевидна нижня межа в періодизації цих досліджень.

Зважаючи на те, що докорінні зміни суспільно-політичної формації безпосередньо впливали і на доступність джерел, і на характер роботи дослідників, у вітчизняній історіографії київського міського транспорту природно виділити такі періоди: 1) дорадянський (1891–1918 р.); 2) радянський (1918–1991 р.); 3) незалежної України (від 1991 р.).

Зазначимо, що для самої теми характерна відносно низька ідеологізованість. Хоча в радянський період дослідники й зобов'язані були

“прикрашати” свої роботи фразами на кшталт “Как и во многих городах царской России, здесь [в Киеве — С. М.] всегда жила революционная мысль. <...> В числе тех, кто смело поднимался против старого, прогнившего режима царской России, были рабочие Киевской городской железной дороги” або ж “Возрождению транспорта столицы республики постоянное внимание уделяли Правительство СССР, Центральный Комитет КП(б)У и Совнарком Украины, областная и городская партийные организации”¹, але в цілому навіть тоді існувала можливість підходити до розробки цієї теми досить об’єктивно (за деякими винятками, про які йтиметься нижче). Втім, істотним чинником, що заважав дослідникам у минулому, були ускладнення з доступом до джерел. Йдеться не тільки про звичайні для радянського періоду обмеження на доступ до наявних архівних фондів та періодичної преси, але й про те, що до певного моменту фонди, які стосуються раннього періоду функціонування транспорту, навіть не було сформовано. Типовим прикладом є твердження в книзі “Киевский трамвай за сорок лет”, опублікованій у 1933 році: “О работе Святошинского трамвая, как и остальных пригородных трамваев, не сохранилось почти никаких документальных данных”². Насправді про роботу всіх чотирьох київських приміських трамваїв — передусім Святошинського — зберігся чималий масив документів, які зберігаються здебільшого в Державному архіві м. Києва та Державному архіві Київської області (що їх введено в науковий обіг автором цієї дисертації та узагальнено в окремому дослідженні³).

Перша окрема праця, присвячена київському транспорту, з’явилася водночас із самим транспортом (міською залізницею, тобто трамваєм) — 1891 року, причому автором її був будівничий трамвая, інженер Аманд

¹ Первый в России (Киевскому трамваю 75 лет). Киев, 1967. С. 19, 44.

² Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 30.

³ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. Київ, 2018. 224 с.

Струве⁴. Того ж року він опублікував більш загальну працю⁵, де, зокрема, йшлося про київський трамвай.

У 1893 році вийшла брошура Леона Геркена “Киевская городская электрическая железная дорога”⁶. Наступного року в Києві — брошура Володимира Ігнатовича-Завілейського⁷ — конспект публічної лекції, яку автор прочитав у фізико-математичному товаристві при Університеті Св. Володимира в березні того ж 1894 року. Хоча історія київського електричного трамвая на той момент не налічувала й двох років (рахуючи від дати початку пасажирського руху), перші висновки — як стосовно загальних принципів та їх реалізації в Києві, так і щодо київської специфіки — уже тоді були на часі. Зокрема, Ігнатович-Завілейський зазначив, що “[н]аш Киев сильно отстал в этом деле от своих старших и младших братьев. Но <...> быстро наверстал потерянное и опередил своих соперников”, а також зупинився на ролі рельєфу в становленні київського трамвая⁸. Отже, його публікацію слід вважати першою роботою з історії київського транспорту, на той момент ще дуже короткої (попри те, що більша частина лекції була присвячена не історії, а технічному опису ліній та вагонів).

У перші роки свого існування київський трамвай неодноразово був предметом технічних публікацій у журналах столиці імперії, Санкт-Петербурга. Пояснюється це, природно, тим, що київський електричний трамвай був першим (а до 1896 року, коли став до ладу електричний трамвай у Нижньому Новгороді — єдиним) у Російській імперії. Зокрема, у 1893–1894 роках в “Почтово-телеграфном журнале” (видання Головного управління пошт і телеграфів) з’явилась серія публікацій телеграфного техніка

⁴ Струве А. Е. Киевская городская железная дорога (трамвай). Санкт-Петербург, 1891. 4 с.

⁵ Струве А. Е. Описание устройства электрической железной дороги на городских улицах. Санкт-Петербург, 1891. 15 с.

⁶ Геркен Л. П. Киевская городская электрическая железная дорога. Москва, 1893. 12 с.

⁷ Игнатович-Завилейский В. В. Электрический трамвай в Киеве. Киев, 1894. 58 с.

⁸ Там же. С. 7–8.

П. В. Барабанова⁹. До цієї самої теми звертався журнал “Электричество”, що його видавало Російське технічне товариство в Санкт-Петербурзі: 1893 року там опублікували коротку замітку про київський трамвай¹⁰, а пізніше — докладну розвідку Василя Первенка (інженера, який брав участь у будівництві трамвая)¹¹. 1901 року вийшла стаття І. Дмоховського¹². Київський трамвай фігурує в низці пізніших публікацій узагальнюючого характеру, що стосуються трамвайного транспорту в Російській імперії в цілому^{13,14,15,16,17,18}. Втім, досліджень з історії транспорту в Києві впродовж перших чотирьох десятиліть його існування фактично не проводилося.

Першою фундаментальною публікацією радянського періоду з історії київського транспорту стало видання Київського трамвайного тресту “Киевский трамвай за сорок лет” (1933)¹⁹. У цій книзі міститься докладний нарис історії київського трамвайного підприємства, від його започаткування й до моменту виходу праці у світ. Книга досьгодні залишається винятково цінним джерелом з історії київського трамвая, але вона містить два суттєвих недоліки. По-перше, відсутність посилань на першоджерела, внаслідок чого наявну інформацію часто важко перевірити; по-друге, там, де перевірка можлива, вона виявляє значну кількість фактологічних помилок. Найзначнішою є помилка в найважливішій даті — початку руху електричного трамвая, який автори книги датували 2-м травня 1892 року²⁰ (справжня дата —

⁹ Первый электрический трамвай в России // Почтово-телеграфный журнал. 1893. № 5. С. 466–482; № 6. С. 549–563; № 8. С. 703–712; № 11. С. 997–1004; 1894. № 3. С. 344–354.

¹⁰ Киевский электрический трамвай // Электричество. 1893. № 8. С. 128.

¹¹ Первенко В. Электрическая железная дорога в Киеве // Электричество. 1893. № 17. С. 225–228; № 21. С. 293–296; № 23. С. 324–328.

¹² Дмоховский И. Киевские электрические трамваи // Железнодорожное дело. 1901. № 2–3. С. 2–3.

¹³ Трамвайные предприятия в России // Электричество. 1909. № 10. С. 353.

¹⁴ Несколько данных о деятельности русско-бельгийских обществ трамваев // Электричество. 1910. № 1. С. 44.

¹⁵ Сравнительная таблица главных условий концессионных договоров на электрические трамваи // Городское Дело. 1911. № 1. С. 26–55.

¹⁶ Белый А. Е. Статистические сведения об электрических трамваях в России // Инженерное дело (Тифлис). 1912. № 10. С. 281–283.

¹⁷ Бельгийские трамваи в России в 1912 г. // Электричество. 1913. № 8. С. 244–245.

¹⁸ Трамваи в России // Электричество. 1914. № 4. С. 130.

¹⁹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. 160 с.

²⁰ Там же. С. 20.

1 червня за старим стилем; 2 травня — це початок випробувань електричних вагонів). Ця помилка розповсюдилась — зважаючи, вочевидь, на те, що “Киевский трамвай за сорок лет” справляє враження авторитетного джерела; хибна дата, 2 травня, зустрічається в наш час, зокрема, у працях Олександра Анісімова²¹. Далі, одна фраза: “Основание Святошинского трамвая относится к 1898 г., когда предприниматель Р. Хойнацкий <...> организовал по этому пути сообщение конною тягою на 4 вагонах”²² містить три (!) фактологічні помилки: 1) насправді рух Святошинського трамвая на кінній тязі розпочався в 1900 році; 2) Хойнацького звали Олександром; 3) він був не підприємцем, а техніком, що діяв як повірений підприємця Олександра Кумбарі²³. Внаслідок цієї помилки в літературі теж зустрічаються твердження, буцімто Святошинський трамвай почав працювати в 1898 році.

Того ж 1933 року, після ювілею, в журналі “Глобус” з’явилась стаття Федора Бахтинського, що являє собою короткий історичний нарис²⁴. Її не можна розглядати як самостійне дослідження: вона фактично є стислим конспектом історичного розділу книги “Киевский трамвай за сорок лет”, із помилками включно (окрім хибної дати 2 травня, у статті, як і в книзі, наявне твердження, нібито київський трамвай був другим у Європі; насправді ж у Європі він не входить навіть до першої десятки), а на додаток до цього містить вигадку про те, що буцімто перша лінія київської конки почалася від вокзалу.

Отже, у довоєнні роки дослідження історії київського трамвая мали місце, але були далеко не повними. (Тролейбус у Києві з’явився в 1935 році; автобус існував у 1913–1914 роках і знову з’явився 1925 року. Наскільки нам відомо, досліджень історії автобусу в цей період не проводилось.)

Перший ювілей у вузькому сенсі слова — п’ятдесята річниця київського трамвая — прийшовся на період нацистської окупації Києва. До цього ювілею

²¹ Анисимов А. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. I. Киев, 2002. С. 277.

²² Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 30.

²³ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. 2014. № 1. С. 36.

²⁴ Бахтинський Ф. Від “конки” до трамваю // Глобус. 1933. № 2. С. 15.

Управління Київського міського трамвая видало брошуру²⁵, яка являє собою приклад того, що пізніше назвуть “самвидавом” (текст надруковано на друкарській машинці, вихідні дані відсутні). Інформацію про період до 1933 року, як легко переконатися, знов-таки запозичено з “Киевского трамвая за сорок лет” (зі значним скороченням і з вилученням радянських ідеологем), але значна частина текста присвячена подіям другої половини 1930-х років та періоду “після звільнення Київа від большевиків”²⁶ (себто німецької окупації). У цій частині наявні пасажі, необхідні з точки зору тодішньої влади (як-от: “Всі міроприємства <...>, треба сподіватись, будуть переведені у найближчий час за допомогою передової Німецької техніки, яка дасть можливість <...> оздобити його [київський трамвай. — С. М.] найкращими технічними засобами, що властиві сучасним трамваям Великонімеччини”²⁷), але фактичний матеріал, наскільки можна судити шляхом звірки з іншими джерелами, викладено в цілому адекватно.

Тоді ж, у травні 1942 року (ювілей відзначили, виходячи з хибної дати), у газеті “Нове українське слово” вийшла стаття тодішнього директора київського трамвая Льва Граурта (вона була опублікована в періодичній пресі, але має риси історичної розвідки). Відзначимо, що твердження про київський трамвай як другий у Європі після Берліна тут уже відсутнє, натомість, знов-таки, підкреслено: “Після успішного застосування Вернером Сіменсом, починаючи з 1881 року, електричної тяги для пасажирських сполучень у ряді міст Німеччини (Берлін, Шарлоттенбург, Галле та ін.), цінний досвід цього цілком нового виду трамваю використовується в Києві”²⁸. (Насправді, як ми побачимо далі, київський трамвай побудували не за німецьким, а за американським зразком, за системою Спрага (Frank Sprague) — але в той момент, з очевидних причин, згадувати про це було не слід.) Отже, за часів

²⁵ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 1–20.

²⁶ Там само. Арк. 17.

²⁷ Там само. Арк. 20.

²⁸ Київський трамвай відзначає свій 50-річний ювілей (1892–1942) // Нове українське слово. 1942. 17 травня. № 112. С. 4.

окупації було опубліковано дві, більшою частиною несамоцїйні, історичні розвідки на тему, що розглядається.

Дослідження історії київського транспорту в перші повоєнні роки ознаменувалися народженням легенди, як результату превалювання ідеології над фактологією. На початку 1950-х років вийшла низка праць радянського історика природознавства й популяризатора науки Бориса Ржонсницького, присвячена життю й діяльності російського інженера Федора Піроцького^{29,30}. У 1951 році вийшла монографія Ржонсницького “Ф. А. Піроцький. Винахідник трамвая”³¹; роком пізніше — його ж монографія під не менш промовистою назвою “Трамвай — русское изобретение”³². У перших же словах передмови цієї праці автор цілком відверто повідомляє про свої мотиви:

“Из всех легенд, искажавших историческую правду о русском народе, легенда о бедности его творчества в области науки и техники является наиболее лживой, наиболее вредной.

Разоблачение этой лжи, умышленно распространявшейся в Западной Европе и в царской России, документальное доказательство приоритета отечественных ученых и изобретателей во всех [! — С. М.] областях науки и техники составляют большую заслугу советских историков техники”³³.

У довоєнній історіографії жодних згадок про те, що нібито трамвай у всьому світі та зокрема в Києві є винаходом Піроцького, наскільки нам відомо, немає. Слід зробити висновок, що твердження про пріоритет Піроцького походить саме від Ржонсницького. Це твердження повторюється в газетній публікації того ж 1952 року (до 60-річчя трамвая)³⁴, у більшості пізніших праць з історії київського транспорту, та досить часто зустрічається в сучасних

²⁹ Ржонсницький Б. Н. Ф. А. Піроцький и его работы в области электротехники // Известия АН СССР. Отделение технических наук. 1951. № 3. С. 430.

³⁰ Ржонсницький Б. Н. Фёдор Аполлонович Піроцький. Москва, Ленинград, 1951. 112 с.

³¹ Ржонсницький Б. Н. Ф. А. Піроцький. Винахідник трамвая. Київ, 1951. 136 с.

³² Ржонсницький Б. Н. Трамвай — русское изобретение. Москва, 1952. 84 с.

³³ Там же. С. 3.

³⁴ Київському трамваю — 60 років // Вечірній Київ. 1952. 14 червня. № 140 (320). С. 3.

публікаціях^{35,36,37,38}. Однак гіпотеза про київський трамвай як винахід Піроцького не витримує елементарної критики. Той факт, що Піроцький наприкінці 1870-х — на початку 1880-х років проводив експерименти з застосуванням електрики як рушійної сили³⁹, сумнівів не викликає. Але в жодному документі чи публікації кінця ХІХ — першої половини ХХ сторіччя, що стосується київського трамвая, прізвище Піроцького не згадується. Сучасне твердження Олександра Анісімова “[Струве] был знаком с опытами своего коллеги — инженера Ф. И. Пироцкого”⁴⁰ не супроводжується посиланням на джерело та виглядає як мінімум сумнівним. Натомість, ще в січні 1891 року, під час розгляду проєкту київського електричного трамвая в Міністерстві внутрішніх справ у Санкт-Петербурзі, було чітко зафіксовано, що проєкт Струве базується на системі американського інженера Спрага⁴¹; зберігся докладний опис цього проєкту, складений у Києві⁴². (У системі Піроцького електричний струм подається до вагону через дві рейки, тоді як у системі Спрага для цього застосовується окремий дріт, як і в сучасних трамваях.) Факт застосування системи Спрага в Києві підтверджується публікаціями в тодішній пресі та спеціалізованій літературі, як на етапі проєктування^{43,44,45} й за декілька днів до пуску⁴⁶, так і через рік після пуску^{47,48}. Неможливо уявити, що в разі, якби в Києві насправді застосували ідеї Піроцького, про це б у той час не згадали. Ржонсницький, переслідуючи свої ідеологічні цілі, стверджував, буцімто в Російській імперії замовчували

³⁵ Первый в России (Киевскому трамваю 75 лет). Киев, 1967. С. 12.

³⁶ Киев: энциклопедический справочник / под ред. А. В. Кудрицкого. 2-е изд. Киев, 1985. С. 616.

³⁷ Творець трамваю // Київський політехнік. 2002. 19 вересня. С. 3.

³⁸ Анисимов А. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. I. Киев, 2002. С. 276.

³⁹ Корреспонденция // Электричество. 1880. № 5. С. 84.

⁴⁰ Анисимов А. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. I. Киев, 2002. С. 276.

⁴¹ РГИА. Ф. 1293. Оп. 86. Д. 144. Л. 21–27.

⁴² ДАК. Ф. 149. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 2–4.

⁴³ К вопросу о киевской конке // Киевское слово. 1891. 1 марта. № 1185. С. 4.

⁴⁴ На первой неделе великого поста <...> // Киевское слово. 1891. 2 марта. № 1186. С. 3.

⁴⁵ Электрическая дорога // Киевское слово. 1891. 11 апреля. № 1218. С. 3.

⁴⁶ Электрическая железная дорога в Киеве // Киевлянин. 1892. 23 мая. № 142. С. 2.

⁴⁷ Киевский электрический трамвай // Электричество. 1893. № 8. С. 128.

⁴⁸ Первый электрический трамвай в России // Почтово-телеграфный журнал. 1893. № 5. С. 467.

досягнення співвітчизника — але насправді такого, звісно, не могло б статись (якби ці досягнення насправді отримали розвиток).

Заради повноти зазначимо, що, за твердженням сучасного дослідника Семена Шушардіна, за системою Піроцького в британському місті Брайтон побудували так звану Volk's Electric Railway⁴⁹, яка почала працювати в 1883 році й нині є найстарішою електричною залізницею у світі, що працює.

У кандидатській дисертації Адріана Матушевича, який певний час був головним архітектором Києва, в нарисі історії дореволюційного Києва знаходимо згадку про започаткування київського транспорту як елемента благоустрою Києва. Втім, поява конки там датується 1889 роком, електричного трамвая — 1891-м⁵⁰.

Брак наукових або навіть науково-популярних досліджень історії київського транспорту аж до середини 1960-х років було невеликою мірою компенсовано виходом декількох публікацій у періодичній пресі, де порушувались питання історії. Оскільки вони безпосередньо вплинули на подальший розвиток історіографії теми, перерахуємо їх тут. Їх приурочили до круглих річниць київського трамвая. У червні 1952 року в єдиній на той час міській газеті “Вечірній Київ” вийшла вже згадана стаття до 60-річчя трамвая, а тижнем пізніше — стаття тодішнього начальника київського трамвайно-тролейбусного управління І. Слиша⁵¹. У цих публікаціях, що частково дублюють одна іншу, наявні ідеологічні пасажі, продиктовані вимогами того періоду, як-от: “Більшовицька партія, Союзний уряд і особисто товариш Сталін <...> завжди приділяють увагу піднесенню міського електротранспорту”⁵². Однак важливіше те, що автори виправили попередню помилку в даті відкриття київського електричного трамвая, але при цьому...

⁴⁹ Schuchardin S. *et al.* Allgemeine Geschichte der Technik von 1870 bis etwa 1920. Leipzig, 1984. S. 176.

⁵⁰ Матушевич А. А. Центр Києва в архітектурно-планувальній організації міста (архітектурно-планувальний аналіз): дис. ... канд. архітектури: Академія архітектури Української ССР, Інститут градостроїтельства. Київ, 1956. С. 82.

⁵¹ Шляхом зростання // Вечірній Київ. 1952. 21 червня. № 146 (326). С. 2.

⁵² Київському трамваю — 60 років // Вечірній Київ. 1952. 14 червня. № 140 (320). С. 3.

зробили іншу помилку. Вірно зафіксували, що ця дата — 1 червня 1892 року за старим стилем, але помилково перерахували її на новий стиль — 14 червня (правильна дата за новим стилем — 13 червня, бо в XIX сторіччі різниця між григоріанським та юліанським календарями становила не 13, як зараз, а 12 днів). Неправильна дата вкорінилася в історіографії. Лише останніми роками помилку визнали й виправили, і тепер річницю київського трамвая святкують 13 червня, як і має бути^{53,54}.

До 70-річчя трамвая обмежились короткою заміткою в тому самому “Вечірньому Києві”⁵⁵. Натомість, до 75-ї річниці побачила світ книга⁵⁶, підготовлена працівниками Київського трамвайно-тролейбусного управління (КТТУ) В. Дьяконовим, М. Ольшанським та ін. Частина інформації про події до 1933 року вкотре запозичено з книги “Киевский трамвай за сорок лет”. Розповідь про пізніші події є оригінальною. Про події воєнного часу згадується, звісно, в абсолютно іншому світлі, ніж у публікаціях 1942 року, про які йшлося вище: розповідається про участь транспортників у бойових діях і про підпільно-диверсійну діяльність, натомість про роботу самого транспорту в період окупації не сказано жодного слова. Загалом, враховуючи, що автори є співробітниками КТТУ, помітно більше уваги приділяється історії підприємства та технічним питанням, ніж історії транспорту в контексті історії міста. Зазначимо також, що в цій книзі співвідношення між фактажем та ідеологією помітно більше, ніж раніше, zdeформовано на користь останньої. Приміром: “Большим и радостным для столицы событием было открытие в 1935 году троллейбусного движения, одним из инициатором которого был П. П. Постышев. <...> Перед их [троллейбусов. — С. М.] испытательными

⁵³ Какой была и могла стать сеть киевского трамвая // Vgorode.ua. 2013. 13 июня. https://kiev.vgorode.ua/news/transport_y_ynfrastruktura/177806-kakoi-byla-y-mohla-stat-set-kyevskoho-tramvaia

⁵⁴ 13 июня 1892 года была открыта первая трамвайная линия Киева // KievInform. 2016. 13 июня. <https://kievinform.com/archives/455>

⁵⁵ Найстаріший в країні. Київському трамваю — 70 років // Вечірній Київ. 1962. 14 червня. № 139 (5468). С. 1.

⁵⁶ Первый в России (Киевскому трамваю 75 лет). Киев, 1967. 144 с.

рейсами завод посетили члены Политбюро ЦК КП(б)У во главе с С. В. Косиором, которые дали высокую оценку новым машинам”⁵⁷.

До 80-річчя⁵⁸ та 90-річчя трамвая⁵⁹ знову вийшли газетні публікації, які важко назвати інформативними. Подібна ж публікація з’явилась у 1985 році до 50-річного ювілею київського тролейбуса⁶⁰, а за десять років до того невеликим інтерв’ю з заступником начальника міського управління пасажирського автотранспорту М. Вайнштоком відзначили 50-річчя київського автобуса⁶¹. Однак загальноприйнята дата початку автобусного руху в Києві — 10 грудня 1925 року — відповідає лише другій, радянській спробі запровадити цей вид транспорту; насправді ж автобусний рух у Києві почався в 1913 році (хоча й протривав усього один рік). У радянській історіографії цей факт або був невідомий, або замовчувався з ідеологічних міркувань.

На початку 1960-х років вийшла двотомна “История Киева”, де згадується про відкриття в липні 1890 (?!) року двох ліній конки, а інформація про трасування цих двох ліній абсолютно не відповідає дійсності⁶². Про трамвай, тролейбус і автобус у радянський період розповідається вельми коротко й головним чином у контексті “соціалістичного будівництва” та “боротьби трудящих за виконання п’ятирічного плану” (або рішень чергового з’їзду КПРС)⁶³. В аналогічному виданні першої половини 1980-х років інформації подано значно більше, хоча й тут наявні проблеми: відкриття конки датується 1881 (?!) роком, робиться невірне твердження, що в 1893 році в місті діяли дві трамвайні лінії⁶⁴ (насправді більше). У цілому вірно, хоча й з окремими похибками, описано період відновлення трамвая в 1920-і роки⁶⁵. Подано докладну інформацію про розвиток транспорту в міжвоєнний період,

⁵⁷ Первый в России (киевскому трамваю 75 лет). Киев, 1967. С. 36–37.

⁵⁸ Трамвай набирає швидкість // Вечірній Київ. 1972. 14 червня. № 137 (8528). С. 3.

⁵⁹ Перший у країні // Вечірній Київ. 1982. 17 червня. № 141 (11559). С. 4.

⁶⁰ Від одного тролейбуса до тисячі // Вечірній Київ. 1985. 30 листопада. № 275 (12590). С. 2.

⁶¹ Автобусом крізь роки // Вечірній Київ. 1975. 12 грудня. № 289 (9595). С. 3.

⁶² История Киева: в 2 томах. Т. 1. Киев, 1963. С. 359–360.

⁶³ История Киева: в 2 томах. Т. 2. Киев, 1964. С. 199, 213, 224, 239–240.

⁶⁴ История Киева: в 3 томах. Т. 2. Киев, 1984. С. 205.

⁶⁵ История Киева: в 3 томах. Т. 3, кн. 1. Киев, 1986. С. 159.

приділено увагу пуску тролейбусу та розвитку автобусного сполучення⁶⁶. Досить адекватно висвітлено еволюцію транспорту в 1960–1970-і роки, з акцентом на перерозподіл ролей різних видів транспорту в цей період (хоча й тут не обійшлося без помилок: зокрема, відкриття другої лінії метрополітену датовано 1977 роком замість 1976-го)⁶⁷. Про роботу транспорту в 1980-і роки подано уривчасті відомості, у необхідному ідеологічному “супроводженні” (“Транспортники активно боролись за улучшение обслуживания трудящихся. В год празднования 1500-летнего юбилея Киева по инициативе москвичей зародилось социалистическое соревнование <...>”)⁶⁸. Міський транспорт як компонента міського господарства згадується також у виданні 2012 року “Ілюстрована історія Києва”⁶⁹.

Стислі відомості про всі види міського транспорту містить енциклопедичний довідник “Київ” (1985)⁷⁰. Інформацію подано здебільшого коректно, хоча й тут не обійшлося без помилок: окрім уже згаданого хибного перерахування на новий стиль дати пуску першого маршруту трамвая, сам цей маршрут названо невірно (до Поштової площі замість Контрактової)⁷¹.

Нарис Анатолія Хорунжого “Наше метро” з’явився за місяць до пуску самого метрополітену. Він має популярний, місцями художній характер, але містить певну кількість фактичної інформації⁷² — знов-таки, зі значним ідеологічним “нашаруванням”⁷³. Ще декілька популярних видань, присвячені київському метрополітену, з’явилися у перші роки роботи цього нового виду

⁶⁶ История Киева: в 3 томах. Т. 3, кн. 1. Киев, 1986. С. 264–265.

⁶⁷ История Киева: в 3 томах. Т. 3, кн. 2. Киев, 1986. С. 143–145.

⁶⁸ Там же. С. 322.

⁶⁹ Ілюстрована історія Києва / Відп. ред. В. Смолій; Авт. кол.: Н. Абашина, Н. Білоус, Д. Вортман, Т. Вронська, В. Даниленко та ін. Київ, 2012. С. 241–245, 295–296, 350–354.

⁷⁰ Киев: энциклопедический справочник / под ред. А. В. Кудрицкого. 2-е изд. Киев, 1985. 759 с.

⁷¹ Там же. С. 616.

⁷² Хорунжий А. М. Наше метро. Київ, 1960. С. 47–52.

⁷³ Хорунжий А. М. Наше метро. Київ, 1960. С. 12–13, 54–55.

транспорту^{74,75}; така тенденція продовжилась і в 1970-і⁷⁶, і в 1980-і роки⁷⁷. Кількість подібних публікацій, присвячених метрополітену, набагато вища за кількість тих, що присвячені наземному транспорту. Це легко пояснити. Будівництво метрополітену в СРСР було “справою престижу”, демонстрацією “переваг соціалістичного ладу” тощо. Наявність метрополітену зводила місто на вищий щабель, робила його одним з “обраних”. Тому й пропаганда досягнень метробудівників та якості самих метрополітенів була поширена.

Разом із тим, у київських публікаціях 1970–1980-х років приділили помітну увагу новому виду транспорту — швидкісному трамваю, перша в СРСР лінія якого стала до ладу в 1978 році в Києві. Ще до її відкриття з’явилася праця (технічного характеру) Володимира Веклича — інженера, одного з ініціаторів будівництва швидкісного трамвая в Києві⁷⁸. Невдовзі після відкриття цієї лінії вийшли друком праці керівника Київського трамвайно-тролейбусного управління, співавтора ідеї швидкісного трамвая Василя Дьяконова⁷⁹, інженера Юрія Зільбербранда⁸⁰, того ж Веклича зі співавторами⁸¹, знов-таки присвячені здебільшого технічним аспектам функціонування нового виду транспорту, а також узагальнююча праця Веклича й Леоніда Збарського⁸², в якій подано короткий історичний нарис розвитку трамвая в Києві, а також науково обґрунтовано доцільність побудови швидкісного трамвая. 1987 року вийшла брошура Станіслава Бейкула та співавторів⁸³, в якій дуже стисло подано базову інформацію про лінію швидкісного трамвая.

⁷⁴ Київський метрополітен / ред. К. Я. Коритченко. Київ, 1962. 260 с.

⁷⁵ Головка Г. В., Коломиец Н. С. Киевский метрополитен. Киев, 1963. 42 с.

⁷⁶ Заремба Ф. М., Целиковская Т. А. Киевский метрополитен. Киев, 1976. 96 с.

⁷⁷ Заремба Ф. М., Целиковська Т. О., Марченко М. В. Київський метрополітен. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ, 1980. 168 с.

⁷⁸ Веклич В. Ф. Новые технические решения на городском электрическом транспорте. Киев, 1975. 60 с.

⁷⁹ Дьяконов В. К. На швидкісній лінії // Міське господарство України. Київ, 1979. № 4 (69). С. 29.

⁸⁰ Якою бути швидкісній лінії // Міське господарство України. Київ, 1979. № 3. С. 30.

⁸¹ Веклич В. Ф., Збарский Л. В., Заболотный Н. А., Пучко В. Н. Некоторые особенности электрооборудования и устройств автоматики скоростного трамвая // Наука и техника в городском хозяйстве. Киев : Будівельник, 1979. Вып. 42. С. 70–74.

⁸² Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. Киев, 1980. 17 с.

⁸³ Киевский скоростной трамвай / сост.: С. П. Бейкул, К. А. Брамский, Ю. Д. Киреев. Киев, 1987. 6 с.

Початок сучасного періоду в історіографії, що був обумовлений отриманням Україною незалежності та падінням ідеологічних обмежень, майже збігся зі сторічним ювілеєм київського трамвая. До цього ювілею вийшла розвідка Станіслава Бейкула та Казимира Брамського⁸⁴, що стала першою пострадянською публікацією з історії київського міського транспорту. Тут виправлено низку попередніх помилок (зокрема, імовірно, вперше в історіографії зафіксовано правильну дату початку експлуатації київської конки). Вельми цінними, з нашої точки зору, є короткі біографічні нариси, присвячені робітникам електротранспорту, починаючи з кінця ХІХ ст. (Аманд Струве, Василь Первенко) і закінчуючи нашим часом (Володимир Веклич, Василь Дьяконов та інші). У тексті ще наявна певна кількість радянських ідеологем: розповідь про революційні роки починається з пасажу про Велику Жовтневу соціалістичну революцію і “перший Радянський уряд на чолі з В. І. Леніним”, про період 1930-х років — “[ш]турмові дні відбудовного періоду змінились напруженими трудовими буднями перших п’ятирічок”⁸⁵.

Сучасна українська історіографія київського міського транспорту, у порівнянні з радянським періодом, характеризується не тільки свободою від ідеології, а й набагато більшою насиченістю фактичним матеріалом. Окрім очевидних об’єктивних чинників, що цьому сприяли (свобода доступу до джерел, сучасні технології, що багаторазово підвищують продуктивність праці дослідника), існує, на наш погляд, і суб’єктивний фактор. Тема урбаністичних студій взагалі й міського транспорту зокрема стала популярною, “модною” останніми роками; до вивчення історії транспорту долучились, зокрема, киевознавці, що цікавляться цим предметом у ширшому контексті.

Відповідно, з початку 2000-х років з’явилося чимало документальних видань науково-популярного жанру, але цілком присвячених тому чи іншому аспекту історії київського міського транспорту. У 2004 році побачила світ

⁸⁴ Бейкул С. П., Брамський К. А. Київський трамвай: до сторіччя з дня пуску в експлуатацію. Київ, 1992. 96 с.

⁸⁵ Бейкул С. П., Брамський К. А. Київський трамвай: до сторіччя з дня пуску в експлуатацію. Київ, 1992. С. 16, 22.

праця автора цих рядків “Трамвайные копейки”⁸⁶, предметом якої є історія тарифів на київському міському транспорті. Ця сама тема знайшла подальший розвиток у книзі Павла Пещеренка⁸⁷. У 2009 році вийшло друком двомовне видання Костя Козлова та автора цих рядків⁸⁸, що містить повну (на момент виходу) інформацію про еволюцію київських тролейбусних маршрутів та рухомий склад, а також певні висновки стосовно особливостей зародження тролейбусного руху в Києві та того, як еволюція самого міста впливала на еволюцію його тролейбусної системи.

Найповнішою за обсягом інформації з історії київського електротранспорту в цілому на цей момент є робота Сергія Тархова, Костя Козлова й Ааре Оландера⁸⁹. Це видання присвячено транспорту всіх міст України, але історію трамвая, тролейбуса та метрополітену Києва тут викладено цілком самодостатнім чином. Виправлено значну кількість помилок попередніх дослідників (зокрема, дату пуску електричного трамвая). Уперше в літературі подано детальну інформацію про побудову та функціонування Кадетського трамвая. Втім, наявна певна кількість помилок (зокрема, відкриття та закриття руху Деміївського трамвая датується 1910 та 1919 роком, замість, відповідно, 1911 та 1918-го) та лакун (відсутні точні дати відкриття першої та другої черг Дарницького трамвая). Попри це, згадане видання слід вважати взірцем подачі інформації енциклопедичного характеру про міський електротранспорт.

Видання Дмитра Єрмака⁹⁰ містить велику кількість ілюстрацій, деякі з котрих оприлюднені вперше та є цінними історичними джерелами. Однак наявна тут фактична інформація з історії київського трамвая майже повністю

⁸⁶ Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев, 2004. 80 с.

⁸⁷ Пещеренко П. Н. Билет на киевский трамвай. Киев, 2009. 132 с.

⁸⁸ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. 608 с.

⁸⁹ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України. Енциклопедичний путівник. Київ, 2010. 864 с.

⁹⁰ Ермак Д. Трамвай на улицах Киева. Киев, 2011. 300 с.

(включно з помилками) дублює інформацію з публікації Тархова, Козлова й Оландера, що не дозволяє вважати цю працю самостійним дослідженням.

Книга Костя Козлова⁹¹ є найповнішим на цей момент зібранням фактичної інформації з історії київського метро. Тут також коротко проаналізовано основні тенденції будівництва київського метрополітену, подано інформацію про деякі проєкти, що не були здійснені. Нове дослідження Олега Тоцького⁹² містить сім окремих сюжетів, присвячених історії київського метрополітену; воно є популярним, однак інформація повністю ґрунтується на документальних джерелах.

Уявлення про метро як свого роду “візитну картку” міста хоча й походить від радянських часів, але помітною мірою збереглося й до сьогодення. Цим пояснюється те, що традиція випуску видань, присвячених київському метрополітену, зберіглася в пострадянські часи. Такі видання з’являються здебільшого до ювілейних дат^{93,94,95,96,97,98}. Всі вони мають суто популярний характер та не оснащені науковим апаратом.

Географічний аспект київської транспортної системи розглядається в працях Ігоря Колотухи. Він приділив увагу міському транспорту взагалі як об’єкту суспільно-географічного дослідження^{99,100}, дав огляд ретроспективи транспортно-географічних досліджень у світі та Україні¹⁰¹, а також провів історико-географічний аналіз зв’язності житлових районів міста Києва

⁹¹ Козлов К. Київський метрополітен: хронологія, події, факти. Київ, 2011. 256 с.

⁹² Тоцький О. Семь историй киевского метро. Київ, 2018. 152 с.

⁹³ Київметробуду — 50. Траси в майбутнє / упоряд. В. Ю. Кейбіс. Київ, 1999. 290 с.

⁹⁴ Киевский метрополитен 40 лет : публицистические очерки / под. общ. ред. Е. Пирятенец. Харьков, 2000. 224 с.

⁹⁵ Метрополитен Києва 40 років. Архитектура 1960–2000. Київ, 2000. 20 с.

⁹⁶ Куриленко М. Т. З історії Київського метрополітену. Путівник по музею. Київ, 2005. 286 с.

⁹⁷ Мельничук Г. В. 50 років Київському метрополітену. Київ, 2010. 210 с.

⁹⁸ Мельничук Г. В. Київський метрополітен. Для Вас з 1960. Київ, 2015. 215 с.

⁹⁹ Колотуха І. О. Методичні засади суспільно-географічного дослідження громадського транспорту // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2016. Вип. 65 (2). С. 58–61.

¹⁰⁰ Колотуха І. О. Міський громадський транспорт як об’єкт суспільно-географічного дослідження // Географія та туризм: науковий збірник. 2016. Вип. 35. С. 179–188.

¹⁰¹ Колотуха І. О. Ретроспектива транспортно-географічних досліджень у світі та Україні // Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. 2015. Вип. 32. С. 50–54.

трамвайним транспортом з точки зору теорії графів¹⁰². Оціночні твердження, що стосуються еволюції київської трамвайної мережі (до революції трамвай охоплював практично всі райони міста; у подальшому роль трамвая в транспортній системі знижувалась; сама по собі трамвайна мережа досягла піку свого розвитку в 1980-і роки) тут підкріплено кількісними розрахунками.

Наступну категорію літератури за темою складають наукові та (здебільшого) науково-популярні й краєзнавчі видання, що не присвячені безпосередньо київському транспорту, але містять більш або менш детальні згадки про нього. Навіть епізодичні згадки бувають цінними, бо містять інформацію, що не зустрічається в інших джерелах.

Історії київського трамвая присвячені окремі розділи наукових монографій Валерії Ієвлевої^{103,104}. Сильною стороною цього дослідження є висвітлення історії енергетичної системи трамвая (перш за все електростанцій). Також відносно докладно подано історію київського фунікулера.

Докладний аналіз проблем транспортного обслуговування міського населення Києва в 1920–1930-і роки міститься в докторській дисертації¹⁰⁵, монографії¹⁰⁶ та наукових статтях^{107,108} Мирослава Борисенка. Автор робить висновок, що в ті роки мав місто постійний дефіцит послуг міського транспорту. Трамвайні вагони зазвичай ходили переповненими, а деінде існував попит на транспортне сполучення, але самого сполучення не було.

¹⁰² Колотуха І. О. Історико-географічний аналіз зв'язності житлових районів міста Києва легкорейковим транспортом у XX–XXI сторіччі // Економічна та соціальна географія. 2016. Вип. 76. С. 27–31.

¹⁰³ Ієвлева В. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця XIX — першої третини XX століття. Київ, 2008. С. 51–58.

¹⁰⁴ Ієвлева В. Очерки індустріального розвитку Києва XIX–XX століть. Том 1. XIX — початок XX століття. Київ, 2017. С. 139–145, 311–321.

¹⁰⁵ Борисенко М. В. Житло та побут міського населення в умовах трансформації урбаністичного середовища України 20-30-х роках XX ст : дис. ... д-ра історичних наук : 07.00.05 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2009. 454 с.

¹⁰⁶ Борисенко М. В. Житло та побут міського населення України у 20-30-х рр. XX століття : 2-ге вид., доп. та перероб. Київ, 2013. С. 109–111, 124–128.

¹⁰⁷ Борисенко М. В. Комунальне господарство Києва та умови життя киян в 1920 – 1930-х роках // Етнічна історія народів Європи. 2005. Вип. 19. С. 108–113.

¹⁰⁸ Борисенко М. В. Міський транспорт у контексті життя городян України в 30-х роках XX століття // Пам'ять століть. 2008. № 3 (72). С. 224–233.

Низький рівень послуг також провокував конфлікти між пасажирями та працівниками транспорту.

У кандидатській дисертації Юрія Глизя, що присвячена діяльності Київської міської думи в 1871–1914 рр.¹⁰⁹, приділено помітну увагу історії київського міського транспорту в зазначений період. Автор фактично подав короткий нарис еволюції київського трамвая та автобуса до 1914 року. Цілком коректно висвітлено роль міського автобусного підприємства, яке створила міська влада, аби створити конкуренцію трамваю. Окремо слід відзначити складену автором хронологію відкриття трамвайних ліній. Однак ця робота містить значну кількість фактичних помилок. Стверджується, що для збудування електричного трамвая “дума виділила пробну ділянку з підйомом, де раніше гинули коні від перенапруження — від Олександрівської площі до Царської [нині, відповідно, Контрактова та Європейська площі. — С. М.]”¹¹⁰ (насправді на підйомі, від Поштової площі до Царської, рух конки ніколи не було). У хронології відкриття трамвайних ліній наявні ті самі помилки в датах, що й у попередніх розвідках. Також не можна цілком погодитись із висновком автора про те, що дума “безуспішно намагалася запустити рух омнібусів і конки. Відмовившись від них, дума сприяла організації по всьому місту мережі колій, які охопили трамвайними лініями увесь Київ і його передмістя”¹¹¹. Запуск конки був цілком успішним, адже вона стала “предтечею” електричного трамвая; разом із тим, відмова від конки, тобто електрифікація трамвая, була ініціативою не думи, а Аманда Струве (дума ж чинила певні бюрократичні перепони цьому процесу).

¹⁰⁹ Глизь Ю. І. Київська міська дума: структура, склад гласних, діяльність (1871–1914 рр.): дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / НАН України, Інститут історії України. Київ, 2016. 234 с.

¹¹⁰ Там само. С. 156.

¹¹¹ Там само. С. 164.

Кандидатська дисертація Яни Іващенко¹¹² містить згадку про роль міської думи в забезпеченні функціонування електричного громадського транспорту в кризовий період 1917–1919 років.

Характеристика роботи київського трамвая під час нацистської окупації 1941–1943 років у контексті повсякденного життя населення Києва в цей період наявна в кандидатській дисертації Тетяни Заболотної¹¹³. Зазначено, що трамвай у ті роки практично не задовольняв базових потреб киян у пасажирських перевезеннях, через нечітку роботу та заборону користування трамваем цивільним особам, що її запровадили невдовзі після відновлення роботи трамвая.

Короткий пасаж, що переказує історію трамвая й фунікулера, у фундаментальній науково-популярній монографії Юрія Павленка, на жаль, рясніє помилками¹¹⁴. Відкриття київської конки там датовано 1881 роком (імовірно, слідом за “Историей Киева” 1960-х років), відкриття електричного трамвая пов’язано з пуском міської електростанції (насправді для трамвая збудували власну електростанцію). Стверджується, що “до кінця XIX ст. у місті діяло вже 20 трамвайних маршрутів” (насправді набагато менше).

Дарницький приміський трамвай побіжно згадується в статті Світлани Архипової, присвяченій розвитку київського Лівобережжя в XX сторіччі¹¹⁵; проекти побудови трамвая на Солом’янку та Кадетська трамвайна лінія — в її ж розвідці з історії Солом’янки¹¹⁶. У розвідці В. Дорошека й М. Гузенка “Дарниця: минувшина і сьогодення” розповідається про перший проект Дарницького трамвая та аналізуються причини його невдачі, а також згадується про зміну розкладу приміської залізниці у зв’язку з відкриттям

¹¹² Іващенко Я. І. Діяльність Київської міської думи (1917–1919 рр.): дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2012. 257 с.

¹¹³ Заболотна Т. В. Повсякденне життя населення Києва в роки нацистської окупації 1941–1943 рр. : дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / НАН України, Інститут історії України. Київ, 2008. 233 с.

¹¹⁴ Павленко Ю. В. Нарис історії Києва. Київ, 2004. С. 267.

¹¹⁵ Архипова С. Територіальний розвиток київського Лівобережжя в XX ст. // Регіональна історія України. Збірник наукових статей. Випуск 5. С. 223–232.

¹¹⁶ Архипова С. Київське передмістя Солом’янка наприкінці XIX – на початку XX ст. // Краєзнавство. 2013. № 4 (85). С. 23–30.

трамвая й подається унікальна інформація про роботу цього трамвая на кінній тязі в першій половині 1920-х років¹¹⁷. У нарисі І. Сушко на тему дачного життя Святошина зроблено порівняння Святошинського трамвая як виду транспорту зі збудованою в ті самі роки Києво-Ковельською гілкою залізниці, а також особливо відзначено роль Святошинського трамвайного підприємства в розбудові та благоустрої дачного селища — аспект, якого ніхто з інших дослідників, наскільки нам відомо, не торкався¹¹⁸.

Історії київського трамвая присвячено краєзнавчий нарис Олександра Анісімова¹¹⁹. Автор докладно розповідає про перші, невдалі спроби прокласти в Києві конку, а також про проблеми, що виникли після початку її експлуатації. Однак у частині, присвяченій історії електричного трамвая, наявні серйозні помилки. Початок дослідної експлуатації електричних вагонів на Олександрівському узвозі датується осінню 1891 року (насправді в той час лише будувалася лінія узвозом), початок регулярного руху — 2 травня 1892 року (як у книзі “Киевский трамвай за сорок лет”). Анісімов повернувся до теми київського транспорту в іншому нарисі¹²⁰, де йдеться, зокрема, про історію автобусного руху в місті; на жаль, і тут присутня помилка в основній даті (автор датує початок автобусного руху 1911 роком замість 1913-го). Ще в одному його нарисі¹²¹ розповідається про ранню історію київського тролейбуса.

Віталій Ковалинський у багатотомному виданні “Київські мініатюри” неодноразово звертається до теми громадського транспорту. Зокрема, у I-й книзі докладно розповідається про дореволюційний проєкт київського метрополітену, а також згадуються спроби ініціювати будівництво метро в 1930-х роках. Окремо йдеться про історію фунікулера, включно з

¹¹⁷ Дарниця: роки, події, люди. У 3-х книгах. Книга перша. Київ, 2014. С. 74, 83, 110–111.

¹¹⁸ Про землю і про людей Святошинських. Київ, 2008. С. 347–349.

¹¹⁹ Анисимов А. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. 1. Киев, 2002. С. 269–283.

¹²⁰ Анисимов А. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. 2. Киев, 2003. С. 148–157.

¹²¹ Анисимов А. Геростратов замысел. Киев, 2004. С. 137–151.

нереалізованими проєктами інших механічних підйомів¹²². У VII-й книзі йдеться про проєкти Дарницького трамвая¹²³.

У статті “Трамвай” в “Малой энциклопедии киевской старины” Анатолія Макарова¹²⁴ робиться наголос на повсякденних аспектах історії київського трамвая — зокрема, на переповненні вагонів, затримках руху, складних взаєминах кондукторів із пасажирами тощо. Ця проблематика досьгодні залишається мало вивченою. На жаль, у фактичній частині автор не тільки ретранслював старі помилки, а й зробив нові: заснування Святошинського трамвая датовано 1896 роком, Деміївського — 1909-м; стосовно лінії до Пуці-Водиці стверджується, що “[у] думы также была своя пригородная линия” (насправді ця лінія належала тому самому приватному Товариству Київської міської залізниці, що й уся міська трамвайна мережа).

Окремим аспектом дослідження теми, про яку йдеться, є вивчення біографій осіб, що брали участь у розбудові та функціонуванні київського міського транспорту. Темою дисертації Ігоря Мірошника¹²⁵ є діяльність Аманда Струве, який збудував трамвай та заснував Товариство Київської міської залізниці. У розвідці Михайла Кальницького розкривається роль Давида Марголіна як одного з основних акціонерів київського трамвайного підприємства й будівничого приміських трамваїв¹²⁶. Докладний нарис біографії та професійної діяльності Марголіна міститься в монографії Тетяни Водотики¹²⁷; однак тут стверджується, нібито Марголін подав “пропозицію утворити Товариство київської міської залізної дороги” (насправді це зробив Струве), а також учергове тиражується міф про київський трамвай як “другий у всій Європі”.

¹²² Ковалинський В. Київські мініатюри. Книга перша. Вид. 2-ге, доп. Київ, 2006. С. 265–278, 298–307.

¹²³ Ковалинський В. Київські мініатюри. Книга сьома. Київ, 2008. С. 455–458.

¹²⁴ Макаров А. Малая энциклопедия киевской старины. Киев, 2012. С. 317–319.

¹²⁵ Мірошник І. О. Діяльність Аманда Струве (1835–1898) в контексті розвитку залізничного транспорту і комунального господарства: дис. ... канд. історичних наук: 07.00.07 / Міністерство інфраструктури України, Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2011. 206 с.

¹²⁶ Кальницький М. Бизнес и бизнесмены. Киев, 2011. С. 103–106.

¹²⁷ Водотика Т. С. Почесні громадяни Києва. 1872–1917. Київ, 2019. С. 151–158.

Дослідженням біографій діячів київського електротранспорту та історії транспортних підприємств активно займався Казимир Брамський, який опублікував цілу низку книг та статей з цієї тематики, приділивши особливу увагу окремим персонам^{128,129,130}, історії розвитку тролейбуса в Києві^{131,132,133,134} та Володимиру Векличу¹³⁵, котрий розробив перший у світі тролейбусний поїзд¹³⁶. Брамський також дослідив історію київського фунікулера, Дарницького трамвайного депо¹³⁷, історію тарифів на міському транспорті¹³⁸.

Невелика кількість згадок про київський міський транспорт зустрічається також у сучасній зарубіжній історіографії. По-перше, в контексті історії самого міста. Звичайно, це не є оригінальні дослідження з історії транспорту; не дивно, що багато з них містять помилки. Зокрема, у монографії Майкла Хамма (Michael Hamm) з історії Києва 1800–1917 років міститься твердження, що конка з'явилась у Києві в 1869 році (?!), паровий трамвай — через декілька років після цього, а перша лінія електричного трамвая нібито пролягала Хрещатиком. Інше твердження автора, про те, що на початку 1910-х років Київ фінансово програвав від того, що не викупив трамвайне підприємство, є цілком справедливим¹³⁹. Роль Давида Марголіна як підприємця, що відіграв велику роль у будівництві трамвая, розкрито в монографії Вікторії Хітерер (Victoria Khiterer) з історії євреїв у Києві; однак

¹²⁸ Брамський К. А. Історія електротранспорту міста Києва в особах. Київ, 2001. 60 с.

¹²⁹ Брамський К. А. Наша довгожителька. Київ, 2007. 32 с.

¹³⁰ Брамський К. А. Випускники Харківської академії міського господарства на столичному електротранспорті. Київ, 2009. 40 с.

¹³¹ Брамський К. А. Український тролейбус починався так... // Міське господарство України. 2005. № 3. С. 37–40.

¹³² Брамський К. А. Тролейбусний транспорт столиці України. Київ, 2005. 20 с.

¹³³ Брамський К. А. Першому в Україні київському тролейбусу 75 років // Питання історії науки і техніки. 2011. № 1. С. 64–69.

¹³⁴ Київський тролейбус в історії і перспективі // Всеукраїнська технічна газета. 2005. 22 вересня. С. 6–7.

¹³⁵ Брамський К. А. Світлий розум і велич доктора Веклича // Міське господарство України. 2003. № 4. С. 44–45.

¹³⁶ Брамський К. А. Перший у світі тролейбусний потяг // Міське господарство України. 2013. № 4. С. 30–31.

¹³⁷ Брамський К. А. З історії тарифів на міському транспорті. Київ, 2002. 10 с.

¹³⁸ Брамський К. А. Дарницькому трамвайному депо – 55 // Міське господарство України. 2014. № 1. С. 36–37.

¹³⁹ Hamm, M. Kiev: a portrait, 1800–1917. Princeton University Press, 1995. P. 32, 41.

Марголін тут подається як “[єдиний] власник” (the owner) трамвайної компанії¹⁴⁰, що не відповідає дійсності. Робота київського трамвая під час нацистської окупації розглядається в монографії Карела Беркгофа (Karel Berkhoff), присвяченій життю окупованої України в цілому. Зазначено, що робота трамвая була нерегулярною, що призводило до проблем для містян, які змушені були аби ходити пішки, або нелегально їздити вантажними трамваями. Однак у даті відновлення трамвайного руху восени 1941 року¹⁴¹ допущена помилка, пов’язана з труднощами перекладу: автор інтерпретував фразу “речной трамвай” (що міститься в щоденнику Ірини Хорошунової¹⁴²) як “трамвай уздовж берега Дніпра”. Цінна інформація про використання київського трамвая підпільниками під час нацистської окупації міститься в роботі Енді Дугана (Andy Dougan) з історії так званого “матчу смерті”¹⁴³. По-друге, в контексті загальної історії міського транспорту. Тут заслуговують на увагу узагальнюючі роботи Сергія Тархова та співробітників з історії транспорту в Російській імперії¹⁴⁴, СРСР^{145,146,147} та Україні¹⁴⁸. Ці роботи є дуже корисними перш за все в компаративному плані, позаяк дозволяють порівняти характеристики київської транспортної системи з характеристиками схожих систем. Слід, однак, указати на певні фактологічні неточності: зокрема, автор

¹⁴⁰ Khiterer, V. Jewish city or inferno of Russian Israel? A history of the Jews in Kiev before February 1917. Boston, 2016. P. 206.

¹⁴¹ Berkhoff, K. C. Harvest of despair: life and death in Ukraine under Nazi rule. Harvard University Press, 2008. P. 146.

¹⁴² Хорошунова И. Первый год войны. Киевские записки. URL: <http://www.judaica.kiev.ua/eg9/eg98.htm>.

¹⁴³ Dougan, A. Dypamo: Triumph and Tragedy in Nazi-Occupied Kiev. Lyons Press, 2002. P. 120.

¹⁴⁴ Тархов С. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 14 (36). С. 89–124.

¹⁴⁵ Тархов С. Трамвай и троллейбус в городах СССР: Справочник по состоянию на начало 1990 г. Москва, 1990. 35 с.

¹⁴⁶ Tarkhov, S. A., Olander, A. Tramway Atlas of former USSR. 1995. 141 p.

¹⁴⁷ Тархов С., Розалиев В., Мерзлов Д., Оландер А., Климов К. Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации: География, история, статистика. Энциклопедический справочник. Нижний Новгород, 2007. 368 с.

¹⁴⁸ Тархов С., Заяц Д. Электротранспорт в городах бывшего СССР // География. 2001. № 23. С. 7–24.

стверджує, що автобусний рух у Києві було започатковано в 1911 році фірмою Луї Гейєра¹⁴⁹ (насправді це не так¹⁵⁰).

З робіт другої групи, присвячених концептуальним питанням функціонування транспорту, у вітчизняній історіографії відзначимо перш за все дослідження Євгена Рейцена та співавторів, присвячені широкому спектру питань, що стосуються ролі міського транспорту в розвитку та функціонуванні міста. Цінність цього комплексу робіт для нас полягає в тому, що автор часто концентрується на київському транспорті й, зокрема, відстежує застосування загальних принципів на київських прикладах. Серед його наукових праць відзначимо: загальний огляд історії міського транспорту України¹⁵¹ та історії, особливостей, переваг і перспектив швидкісного трамвая¹⁵² (що містить нарис історії обох ліній київського швидкісного трамвая — Борщагівської та Троєщинської — і аналіз перспектив розвитку останньої); дослідження проблем логістики на міському пасажирському транспорті¹⁵³ й конкретніше в застосуванні до міського транспорту в центральних районах міст України¹⁵⁴, класифікації транспортно-пересадочних вузлів¹⁵⁵ і зокрема організації пересадок з ліній наземного транспорту на метро¹⁵⁶ (у цій роботі об'єктом дослідження є Київ, а пересадки аналізуються з точки зору логістики для пасажирів, оптимізації поїздок між домівкою та роботою, а також безпеки для пасажирів); особливості шаблонів поїздок (на прикладі студентів вищих

¹⁴⁹ Тархов С. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 14 (36). С. 97.

¹⁵⁰ Автобусная концессия // Киевская мысль. 1911. 18 октября. № 288. С. 3.

¹⁵¹ Рейцен Є. О. Міський транспорт України за 70 років // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ, 2000. Вип. 5. С. 216–221.

¹⁵² Рейцен Є. О., Онопрієнко В. Перспективи швидкісного трамвая // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ, 2010. Вип. 38. С. 357–367.

¹⁵³ Рейцен Е. А. Логистика и городской пассажирский транспорт // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы X Междунар. (13-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 14–15 июня 2004. Екатеринбург, 2004. С. 194–197.

¹⁵⁴ Рейцен Є. О., Кучеренко Н. М. Проблеми міського транспорту центрів міст України і логістика // Коммунальное хозяйство городов : научн.-техн. сборник. Київ, 2004. Вип. 58. С. 142–150.

¹⁵⁵ Рейцен Є. О., Томкевич К. О. Про класифікацію транспортно-пересадочних вузлів // Тези 65-ї наук.-практ. конфер. (Київ, 20–22 квітня 2004). Київ, 2004. Ч. 2. С. 32–33.

¹⁵⁶ Рейцен Е. А., Берлог А. И. Организация пересадок с линий ГПТ на метрополитен и логистика // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. Донецьк, 2012. № 3. С. 4–11.

навчальних закладів)¹⁵⁷. Він також приділив багато уваги питанням, що належать до першочергових із точки зору пасажирів як користувачів громадського транспорту: швидкість сполучення та фактори, що на неї впливають^{158,159}; проблема затримок руху (які чинники на них позначаються^{160,161,162,163} та які вони мають наслідки¹⁶⁴). Окрім того, він дослідив таку дещо “екзотичну” тему, як зв’язок міського транспорту й туризму^{165,166}. Зазначимо також, що Рейцен є автором статей “Трамвай”¹⁶⁷, “Тролейбус”¹⁶⁸ та “Фунікулёр”¹⁶⁹ в “Українській Радянській Енциклопедії”.

До цієї групи належать також наявні у світовій історіографії досить численні роботи, які безпосередньо не стосуються Києва, але присвячені проблемам загального характеру: еволюція міста як детермінанта функціонування його транспортної системи та навпаки — вплив транспортної системи на розвиток самого міста; сприйняття транспорту пасажирів,

¹⁵⁷ Дубова С. В., Коваль Л. П., Рейцен Е. А. Особенности передвижений студентов вузов // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы VIII Междунар. (11-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 14–15 июня 2002. Екатеринбург, 2002. С. 36–38.

¹⁵⁸ Рейцен Е. А., Толоч А. В., Руденков Э. В. Зависимость скорости сообщения на маршруте ГОТ от сложности маршрута // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XVII Междунар. (20-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 2011 г. Екатеринбург, 2011. С. 250–254.

¹⁵⁹ Рейцен Е. А., Руденков Э. В., Толоч А. В. Исследование зависимости скорости сообщения на маршруте пассажирского транспорта от сложности маршрута // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. Донецьк, 2009. № 4. С. 26–31.

¹⁶⁰ Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. Задержки транспорта в центрах городов и планировка города // Сучасні шляхи боротьби за безпеку дорожнього руху : збірн. матер. Міжнар. наук.-практ. конфер., 16 грудня 2004 р. Київ, 2004. С. 20–24.

¹⁶¹ Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. Планировка улично-дорожної сети и задержки транспорта // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ, 2003. Вип. 15. С. 28–43.

¹⁶² Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. О задержках движения ГОТ в зоне регулируемых перекрёстков // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XII Междунар. (XV Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 2006 г. Екатеринбург, 2006. С. 98–101.

¹⁶³ Рейцен Е. А., Васильева А. Ю. Исследование задержек транспорта в городах // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы VIII Междунар. (11-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 14–15 июня 2002 г. Екатеринбург, 2002. С. 131–132.

¹⁶⁴ Рейцен Е. А., Васильева А. Ю. Задержки транспорта в городах как экономический фактор // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ, 2001. Вип. 9. С. 229–238.

¹⁶⁵ Рейцен Е. А. Туризм и транспорт // Гостиничный и ресторанный бизнес. 2001. № 2. С. 15–20.

¹⁶⁶ Рейцен Е. О., Бурба І. А. Міський транспорт і туризм // Коммунальное хозяйство городов : научн.-техн. сборник. Киев, 2002. Вип. 37. С. 180–184.

¹⁶⁷ Рейцен Е. А. Трамвай // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 224–225.

¹⁶⁸ Рейцен Е. А. Тролейбус // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 262.

¹⁶⁹ Рейцен Е. А. Фуникулёр // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 601.

стереотипи та конфлікти на транспорті тощо. У нашому дослідженні ми вперше ставимо питання такого роду стосовно Києва; відповідно, розвідки, де їх поставлено та розв'язано щодо інших міст, є безумовно релевантними.

Еволюція характеру наукової проблематики, що стосується міського транспорту, нерозривно пов'язана з тенденціями розвитку самого транспорту.

Починаючи з 1930-х років, бурхливий розвиток автомобільної промисловості сприяв тому, що приватний автомобіль ставав дедалі доступнішим. Відповідно, намітилася тенденція відмови від громадського транспорту, насамперед трамвая (у США — ще до Другої світової війни, у Західній Європі — у післявоєнні роки). Однак у 1960-і роки “експериментально” з'ясувалося, що сучасне велике місто не може функціонувати без добре розвиненої та надійної системи громадського транспорту. Цей емпіричний факт, природно, викликав цікавість до теоретичних питань окресленого вище характеру. Західноєвропейські та американські вчені активно досліджують такі питання, починаючи з останньої третини ХХ століття.

Приміром, на початку 1970-х років Джеймс Бейтер (James H. Vater) дослідив історію розвитку громадського транспорту Санкт-Петербурга в дореволюційний період¹⁷⁰, приділивши особливу увагу питанню про вплив наявності міського транспорту на мобільність населення. Він також дослідив конкретний аспект цієї проблеми: “Як для петербуржця 1860–1914 років виглядала щоденна поїздка на роботу?”¹⁷¹.

Концептуалізація міського транспорту як важливого елементу інфраструктури міста, постановка та аналіз проблем мобільності населення набула особливого поширення, починаючи з 1980-х років¹⁷². З'явилися дослідження транспорту з точки зору економіки — як “кровеносної системи”,

¹⁷⁰ Vater, J. H. The Development of Public Transportation in St Petersburg, 1860–1914 // The Journal of Transport History. 1973. Vol. ss-2. No 2. P. 85–102.

¹⁷¹ Vater, J. H. The Journey to Work in St Petersburg, 1860–1914 // The Journal of Transport History. 1973. Vol. ss-2. No 4. P. 214–233.

¹⁷² Cheape, C. W. Moving the Masses: Urban Public Transport in New York, Boston and Philadelphia, 1880–1912. Cambridge, 1980. 285 p.

що пов'язана з економічною активністю та просторовою організацією міста^{173,174}. У процесі аналізу взаємовпливу міста та його транспортної системи дослідники дійшли очікуваного висновку про наявність як прямого, так і зворотного зв'язку. Зокрема, ідею про те, що моделі використання міського простору визначають характер міського транспорту, висловлював Ґленн Яґо (Glenn Yago)¹⁷⁵. Твердження, що зміни транспортних технологій зчинили сильний вплив на формування міст та на їх економіку, обґрунтували Кеннет Баттон (Kenneth Button)¹⁷⁶ та Арнульф Грюблер (Arnulf Grübler)¹⁷⁷. На більш конкретному рівні, Хесус Мірас-Арауґо (Jesús Mirás-Araujo) дослідив роль трамвая у формуванні просторової структури економіки міста на прикладі Ла-Коруньї (Іспанія)¹⁷⁸ — продемонструвавши, зокрема, як прокладання трамвайних ліній у конкретні райони цього міста (у першій половині ХХ століття) спричинило підсилення комерційної активності в тих районах, як у сфері виробництва, так і у сфері послуг. Той факт, що взаємозв'язок та взаємна детермінація між формуванням міста й транспортної системи насправді мають місце на будь-якому історичному етапі, обґрунтували Хосеп Соррібес (Josep Sorribes)¹⁷⁹, Женев'єва Джуліано (Genevieve Giuliano) й Кеннет Смолл (Kenneth Small)¹⁸⁰ (вони, як і Джеймс Бейтер, сконцентрувалися на питанні поїздок на роботу), Ян Массер (Ian Masser) та співавтори¹⁸¹.

¹⁷³ Winston, C. Conceptual Developments in the Economics of Transportation: an Interpretative Study // *Journal of Economic Literature*. 1985. Vol. 23. No. 1. P. 57–94.

¹⁷⁴ Beesley, M. E. Transport, Research and Economics // *Journal of Transport Economics and Policy*. 1989. Vol. 23. No. 1. P. 17–28.

¹⁷⁵ Yago, G. *The Decline of Transit: Urban Transportation in German and US Cities, 1900–1970*. New York, 1984. 293 p.

¹⁷⁶ Button, K. *Transport Economics*. 3rd ed. Cheltenham, 2010. 511 p.

¹⁷⁷ Grübler, A. *The rise and fall of infrastructures: dynamics of evolution and technological change in transport*. Heidelberg – New York, 1990. 305 p.

¹⁷⁸ Mirás-Araujo, J. The Spanish Tramway as a Vehicle of Urban Shaping: La Coruña, 1903–1962 // *The Journal of Transport History*. 2005. Vol. 26. No 2. P. 20–37.

¹⁷⁹ Sorribes, J. *Comprendre i gestionar la ciutat: un assaig d'economia i política urbana*. Valencia, 1997. 306 p.

¹⁸⁰ Giuliano, G., Small, K. A. Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? // *Urban Studies*. 1993. Vol. 30. Issue 9. P. 1485–1500.

¹⁸¹ Masser, I., Nijkamp, P., Reichman, S. A Framework for Research on Transport Communications, and Mobility // *Environment and Planning C: Politics and Space*. 1988. Vol. 6. Issue 2. P. 127–130.

Стосовно комплексу питань “транспорт і міське населення”, неабиякий інтерес являють розвідки Барбари Шмуцкі (Barbara Schmucki), яка дослідила сприйняття трамвая публікою в Британії та Німеччині на межі XIX та XX століть¹⁸². Вона довела, що електричний трамвай викликав у населення помітно меншу опозицію, ніж свого часу кінний трамвай, і що напередодні Першої світової війни містяни сприймали трамвай як позитивне явище — конкретно, як візуалізацію можливостей та престижу міста. Дослідивши еволюцію трамвая в Німеччині після 1945 року¹⁸³, Шмуцкі дійшла цікавого висновку: на сприйняття цього виду транспорту в Західній Європі мала вплив не стільки технологія, скільки мода. Період активного розвитку трамвая у 1920-і роки змінився сприйняттям його як “старомодного” в 1930-і; далі був період модернізації 1950-х і новий період занепаду 1960-х; нарешті, у 1980-х мода на трамваї повернулася і відтоді на Заході лишається актуальною. (Київ, як буде показано в нашому дослідженні, перебував цілком на світовому рівні наприкінці 1970-х та до середини 1980-х років, але в 1990-х ситуація змінилася не на краще.)

Шмуцкі також проаналізувала гендерний аспект функціонування міського громадського транспорту в Німеччині — починаючи від різних моделей поведінки (чоловіки часто-густо зіскакували з трамваїв на ходу, жінки — практично ніколи; жінки часто обирали інші шаблони подорожі, ніж чоловіки, з міркувань особистої безпеки) і закінчуючи проблемою жінок-водіїв транспорту (зокрема, гендерними стереотипами середини XX століття, що викликали небажання керівництва компаній наймати жінок)¹⁸⁴.

Кандидатська дисертація Наталії Сорокіної присвячена дослідженню міського громадського транспорту як соціокультурного феномену¹⁸⁵. Тут із позицій соціології проаналізовано моделі поведінки та конфлікти, що

¹⁸² Schmucki, B. The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870 // Journal of Urban History. 2012. Vol. 38. No 6. P. 1060–1093.

¹⁸³ Schmucki, B. Fashion and technological change. Tramways in Germany after 1945 // The Journal of Transport History. 2010. Vol. 31. No. 1. P. 1–24.

¹⁸⁴ Schmucki, B. On the Trams: Women, Men and Urban Public Transport in Germany // The Journal of Transport History. 2002. Vol. 23. No. 1. P. 60–72.

виникають в результаті фізичної соприсутності учасників транспортного процесу та їх боротьби за обмежені ресурси (місце в транспорті); проблеми культури обслуговування та практик поведінки пасажирів, професійної субкультури водіїв та їх комунікації з пасажирами; роль транспорту як “публічного місця здійснення влади”; ризики та дискомфорти, що виникають як результат користування громадським транспортом; зрештою, вплив транспортної структури на символічну політику та топоніміку.

Підсумовуючи, констатуємо, що систематичного дослідження історії київського міського транспорту досі не існує. Наявні розвідки висвітлюють, з різним ступенем деталізації, окремі моменти та аспекти цієї історії, але характеризуються дуже значними лакунами як у фактологічному, так і в концептуальному плані. Водночас загальнотеоретичні питання, що стосуються ролі транспорту як елемента міської інфраструктури, взаємодії та конфліктів між транспортним підприємством, містом та пасажирами тощо — розв’язання яких у київському контексті є важливою частиною нашого дослідження — задовільно розроблені у світовій історіографії, але не в застосуванні до конкретних київських обставин.

1.2. Джерельна база

Корпус джерел, що містять інформацію з досліджуваної теми, є цілком репрезентативним. Часові рамки дослідження простягаються від середини ХІХ сторіччя до нашого часу. Ці рамки охоплюють три великих періоди (не враховуючи коротших перехідних періодів), протягом яких Київ був у складі різних держав з різним соціальним устроєм і, відповідно, різним політичним контекстом: Російської імперії, Радянського Союзу, України. Однак, як уже зазначалося, тема нашого дослідження є відносно мало політизованою. Ідеологічний чинник, як і майже в будь-якій історичній тематиці, найбільшою

¹⁸⁵ Сорокина Н. В. Городской общественный транспорт как социокультурный феномен : дис. ... канд. социологических наук : 22.00.06 / Саратовский государственный технический университет. Саратов, 2010. 198 с.

мірою проявлявся в радянський період, коли тоталітарна держава намагалась тримати під контролем усі сфери життя. Проте навіть у документах радянського періоду відокремити ідеологічне нашарування від фактичної інформації практично не складає труднощів. Зауважимо також, що сама по собі політико-ідеологічна складова процесів розвитку транспортної системи в радянський період викликає певну цікавість; перш за все, йдеться про побудову метрополітену, який у Радянському Союзі завжди вважався помітною мірою політичним проектом, і відповідні рішення ухвалювалися на найвищому рівні. Однак у цілому, з точки зору змісту та характеру документів, корпус джерел нашого дослідження є вельми однорідним — вони містять, у переважній більшості, фактичну інформацію.

Водночас, має місце досить значне — як для теми, що стосується єдиного міста — розмаїття джерел за місцем утворення та зберігання. Пояснюється це тим, що питання, які стосувалися будівництва та функціонування київських транспортних об'єктів, вирішувалися в установах різного роду діяльності й різного підпорядкування, а до набуття Україною незалежності — також поза межами Києва. В імперський період основними учасниками історичного процесу були, з одного боку, приватне Товариство Київської міської залізниці, з іншого боку — органи київського міського самоврядування (міська дума й управа) та місцевої адміністративної влади (канцелярія київського губернатора, Київського, Подільського й Волинського генерал-губернатора). Окремі приміські трамвайні лінії будували інші приватні підприємці, а питання їх проектування та експлуатації погоджувались у земських установах (Київська губернська земська управа), в органах влади Чернігівської губернії, територією якої пролягала лінія Дарницького трамвая (Чернігівське губернське правління, Чернігівське губернське у земських і міських справах присутствіє), а також у Київському Володимирському кадетському корпусі, чиїми землями проходив Кадетський трамвай. Устави приватних підприємств, технічні проекти ліній, а також

фінансові питання (наприклад, випуск акцій) погоджувалися в Міністерстві внутрішніх справ у Санкт-Петербурзі, яке, своєю чергою, могло консультиватись із іншими імперськими органами влади.

У довоєнний радянський період основним органом, що опікувався транспортними питаннями, був Київський трамвайний трест, документація якого не зберіглась (загинула при пожежі Хрещатика у вересні 1941 року). Органами влади, які займались цими ж питаннями, були — послідовно — Київський губернський революційний комітет (губревком), Київський губернський виконавчий комітет (губвиконком), Київський окружний виконавчий комітет (окрвиконком), Київський обласний виконавчий комітет (облвиконком), Київська міська рада. У період нацистської окупації аналогічні функції виконували Київська міська управа і, меншою мірою, районні управи. У післявоєнний радянський період — знову Київська міська рада та Київський міський виконавчий комітет (міськвиконком). За цей період (а також окремо за період окупації) було сформовано фонди Київського трамвайно-тролейбусного управління, в яких зберіглась фактично вся “внутрішня” інформація, що стосується наземного електротранспорту. Інформація про будівництво та функціонування метрополітену міститься, відповідно, у фондах Київметробуду та Київського метрополітену.

У період незалежної України замість Київського трамвайно-тролейбусного управління було створено комунальне підприємство “Київелектротранс”, а згодом, після приєднання до нього автобусних підприємств — “Київпаstrанс” (метрополітен не входить до цієї структури). Документацію цих підприємств не було передано до державних архівів (хоча такі плани існували), і зараз вона продовжує зберігатись у відомчому архіві КП “Київпаstrанс”. Органом влади, який ухвалює рішення, що стосуються київської транспортної системи, є Київська міська державна адміністрація.

Лише вкрай незначну частину всього корпусу джерел, використаних у цьому дослідженні опубліковано — у збірниках “Киевщина в годы Великой

Отечественной войны 1941–1945”¹⁸⁶ та “Історія Києва: від княжої доби до сучасності”¹⁸⁷.

Найчисленнішу та найважливішу групу джерел складають архівні матеріали.

Найбільша кількість справ, що стосується цієї теми, міститься в Державному архіві міста Києва (ДАК). У фонді 163 (Київська міська управа) відклалися документи, що стосуються стосунків між Товариством Київської міської залізниці та міською управою в рамках різноманітного кола питань: експлуатації наявних на той час та будівництва нових трамвайних ліній (зокрема ліній, які не входили до початкового контракту й будівництво яких, відповідно, вимагало додаткового планування й узгодження), різноманітних суперечок та конфліктів (заяви міської влади про порушення контракту з боку Товариства та реакція останнього на такі звинувачення). Найзначнішим таким конфліктом, що тривав декілька років, була суперечка, яка виникла між Товариством і містом, коли останнє вирішило викупити трамвайне підприємство, у середині 1910-х років. Діловодство створеного в цьому зв’язку Бюро міської управи з викупу трамвая відклалось у тому самому фонді¹⁸⁸ і дозволяє простежити процес викупу в деталях. Згадане бюро також опікувалось іншими проблемами транспортної сфери Києва (зокрема, функціонуванням залізничної гілки Київ – Віта-Литовська в пасажирському режимі), що, відповідно, відбилось у його документах¹⁸⁹.

Також у цьому фонді міститься значна кількість документів щодо проектування, збудування та електрифікації Святошинського трамвая. Найповніше з-поміж усіх джерел представлена тут історія Кадетського трамвая, який з 1915 року був муніципальним підприємством; відповідно, у фонді управи відклалися документи, що стосуються як його викупу в

¹⁸⁶ Києвщина в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Сборник документов. Киев, 1963. 734 с.

¹⁸⁷ Історія Києва: від княжої доби до сучасності : зб. док. і матеріалів. Київ, 2005. 773 с.

¹⁸⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 54.

¹⁸⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 404.

колишнього власника, Давида Марголіна, так і подальшої експлуатації. Так само наявні документи про спробу викупу в Марголіна Деміївського трамвая (що не відбувся)¹⁹⁰. Особливо корисними є звіти про роботу Кадетського, Деміївського трамвая та Віта-Литовської залізниці в кризовий період (1918–1920 р.)¹⁹¹. Вони дозволяють відтворити обставини припинення роботи цих підприємств, причини, з яких це сталося, а також містять інформацію про спроби відновити їх діяльність.

Документи саме цього фонду, разом із періодичною пресою, розкривають хронологію першої спроби організації в Києві автобусного руху, у 1913–1914 роках, дають змогу проаналізувати мотивацію цього проекту, хід його реалізації та причини невдачі¹⁹². Нарешті, у цьому фонді наявна інформація про ідею 1916 року щодо побудови в Києві підземного трамвая (раннього аналога метрополітена), що її висунуло київське відділення Російсько-американської торгової палати¹⁹³.

Основний масив документів органів міської влади з зібрання ДАК післяреволюційного періоду міститься в фонді Р-1 (Київська міська рада депутатів та виконавчий орган Київської міської ради депутатів (Київська міська державна адміністрація)). Оскільки підприємства міського транспорту радянського та українського періодів (Київський трамвайний трест, Київське трамвайно-тролейбусне управління, КП “Київелектротранс” та “Київпастрас”), на відміну від Товариства КМЗ, були і є не в приватній, а в комунальній власності, про їх суперечки з міською владою фактично не йдеться; керівництво цих підприємств виконувало розпорядження міської влади. Документи згаданого фонду дають можливість дізнатись як про суть цих розпоряджень, так і, у деяких випадках, про їх мотивацію та процес підготування. Так само тут наявні документи щодо планування нових

¹⁹⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 288.

¹⁹¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 406, 463, 466.

¹⁹² ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155.

¹⁹³ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 340.

трамвайних ліній, про розгляд проєкту метрополітену 1930-х років (не реалізованого), інформація про виробництво й закупку рухомого складу, звіти про діяльність трамвайного тресту тощо¹⁹⁴.

Наступну групу джерел складають документи самих транспортних підприємств.

У книзі “Киевский трамвай за сорок лет” ідеться: “К сожалению, материалы для истории Киевского Трамвая весьма скудны. Весь архив б[ывшего] Общества К.Г.Ж.Д. погиб во время гражданской войны”¹⁹⁵. З наведеним тут оціночним судженням важко погодитись (навіть з урахуванням того, що його зроблено в 1933 році), а фактичне твердження (про загибель усього архіву) не відповідає дійсності. Насправді Правління Товариства Київської міської залізниці є одним із фондоутворювачів ДАК (фонд 209). Щоправда, об’єм цього фонду є невеликим (38 справ, за 1893 і 1904–1919 роки), і діяльність Товариства в ньому репрезентована вкрай фрагментарно — отже, не викликає сумнівів, що *переважну* частину його матеріалів дійсно втрачено. Проте в документах цього фонду зустрічаємо, насамперед, унікальну інформацію про роботу трамвая в кризовий період (1918–1919 роки) — зокрема, накази по трамвайному підприємству (Товариства в той період уже фактично не існувало)¹⁹⁶. Наявні також накази по службі руху за 1915–1918 роки, протоколи засідань Правління товариства за 1915 рік, план мережі та проєкти окремих ліній. Цікавим та корисним джерелом є “Штрафной журнал кондукторов парка им. Домбалья”¹⁹⁷. Попри радянську назву, цей журнал містить здебільшого записи дореволюційного періоду; звідси дізнаємось не тільки про окремий соціальний аспект роботи трамвайного підприємства (власне, штрафування кондукторів), але й про те,

¹⁹⁴ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1.

¹⁹⁵ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 3.

¹⁹⁶ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25, 26.

¹⁹⁷ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 9.

коли з'явилася нумерація трамвайних маршрутів (жодних інших документів, з яких це впливало б, виявлено не було).

Архів Київського трамвайного тресту за міжвоєнний період, як уже згадано, не зберігся. Втім, певна кількість документів стосовно роботи трамвайного тресту в цей період відклалася в фонді Р-11 (Планова комісія виконавчого комітету Київської міської ради депутатів трудящих). Зокрема, тут наявна інформація про впровадження єдиного тарифу в 1931 році, звіт трамвайного тресту за 1932 рік¹⁹⁸, плани розбудови трамвайної мережі на 1933–1937 роки¹⁹⁹. Ці документи, хоча самі по собі є фрагментарними, але в поєднанні з документами з інших фондів та періодичною пресою дають можливість досить повно відтворити картину функціонування київського транспорту в 1920–1930-і роки.

Документи Київського трамвайно-тролейбусного управління періоду нацистської окупації містяться в одному з фондів ДАКО (докладніше про це далі).

Діловодство трамвайно-тролейбусного управління за радянський післявоєнний період відклалося в фонді Р-10 (Трамвайно-тролейбусне управління виконавчого комітету Київської ради народних депутатів та його профспілковий комітет). Наявні тут накази з основної діяльності (згруповані хронологічно), так само як копії розпоряджень міської влади, що стосувались діяльності управління, дозволяють відтворити функціонування управління з будь-яким рівнем деталізації²⁰⁰. Певне ускладнення з доступом до цих документів полягає в тому, що справи, починаючи з 1986 року, було підготовлено для передавання в архів (до 1990 року — навіть включено до опису), але фактично не передано; фізично вони знаходяться в архіві КП “Київпастрас”, режим доступу до якого офіційно не регламентовано. Такі самі накази, починаючи з 1999 року, не було сформовано в архівні справи.

¹⁹⁸ ДАК. Ф. Р-11. Оп. 1. Спр. 632.

¹⁹⁹ ДАК. Ф. Р-11. Оп. 1. Спр. 1012.

²⁰⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1.

У фонді Р-6 (Головне архітектурно-планувальне управління виконавчого комітету Київської міської ради народних депутатів та його профспілковий комітет) наявна інформація стосовно транспортних проєктів радянського післявоєнного періоду, зокрема проєктні завдання з побудови станцій метро, трамвайної лінії на Оболонь, трамвайної лінії Васильківською вулицею (яку не побудували)²⁰¹ тощо.

Фонд Р-1479 (Управління будівництва метрополітену “Київметробуд” Головного управління з будівництва тунелів та метрополітенів Міністерства транспортного будівництва СРСР та його профспілковий комітет) містить велику кількість інформації про побудову метрополітену, починаючи зі створення “Київметробуду” в 1949 році²⁰². Традиційно для фондів транспортних підприємств радянського періоду, тут наявні копії рішень органів влади (у цьому випадку не тільки міських, а й загальносоюзних). У поєднанні з документами з фондів ГАРФ вони дозволяють простежити, яким саме чином Москва керувала процесом будівництва метрополітену в Києві та які наслідки це викликало.

Кадетський трамвай частково проходив землею, що належала Київському Володимирському кадетському корпусу. Побудова, а пізніше подовження цієї лінії потребували дискусій між Марголіним та дирекцією названого корпусу. Отже, певна кількість документів з теми нашого дослідження відклалась у фонді 112 (Київський Володимирський кадетський корпус): найцікавішими з-поміж них є ті, що стосуються перемовин між Марголіним, кадетським корпусом та представниками військових училищ, які бажали, аби лінію подовжили до цих училищ²⁰³. З цих документів вбачається, у чому полягали інтереси сторін та основні конфлікти, що мали місце в цьому процесі.

²⁰¹ ДАК. Ф. Р-6. Оп. 3. Спр. 4167.

²⁰² ДАК. Ф. Р-1479. Оп. 4.

²⁰³ ДАК. Ф. 112. Оп. 1. Спр. 1643, 1869.

Святошинським трамваєм користувались, серед інших категорій пасажирів, студенти Політехнічного інституту. Тому в фонді 18 (Київський політехнічний інститут) наявні декілька документів, що стосуються взаємин між містом, Товариством Київської міської залізниці (яке експлуатувало Політехнічну трамвайну лінію, що пролягала паралельно Святошинській) та дирекцією Святошинського трамвая²⁰⁴.

Фрагментарну інформацію, релевантну для нашого дослідження, зустрічаємо також у: фонді 17 (Київська міська дума) — справа про проєкт омнібусів Мартинова, єдине відоме нам джерело, що стосується цього раннього проєкту громадського транспорту в Києві²⁰⁵; фонді 16 (Київський університет Св. Володимира) — справа про вимогу університету щодо закриття Караваєвської трамвайної лінії, з якої дізнаємось про конфлікт між Товариством КМЗ і третьою стороною (у цьому випадку університетом)²⁰⁶; фонді 292 (Канцелярія комісара Тимчасового уряду у м. Києві) — листування канцелярії з Товариством КМЗ у справі врегулювання трамвайного руху, що містить, зокрема, інформацію про інцидент 1917 року зі стріляниною в трамваї²⁰⁷; фонді Р-20 (Московська районна державна адміністрація м. Києва і Представник Президента України в Московському районі м. Києва та її профспілковий комітет) — інформація про причину закриття однієї з трамвайних ліній²⁰⁸; фонді Р-319 (Головні трамвайні майстерні Київського міського відділу комунального господарства) — діловодство трамвайних майстерень у період відновлення (1920-і роки)²⁰⁹; фонді Р-1471 (Статистичне управління м. Києва) — статистичні звіти про роботу трамвая, тролейбуса, метрополітену²¹⁰.

²⁰⁴ ДАК. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 1681.

²⁰⁵ ДАК. Ф. 17. Оп. 2. Спр. 1455а.

²⁰⁶ ДАК. Ф. 16. Оп. 444. Спр. 143.

²⁰⁷ ДАК. Ф. 292. Оп. 1. Спр. 13.

²⁰⁸ ДАК. Ф. Р-20. Оп. 1. Спр. 2462.

²⁰⁹ ДАК. Ф. Р-319. Оп. 2. Спр. 1, 126.

²¹⁰ ДАК. Ф. Р-1471. Оп. 11. Спр. 359.

Значна кількість документів з нашої теми міститься в Державному архіві Київської області (ДАКО). Їх розподіл по фондах відбиває структуру колишніх органів влади та самоуправління нинішньої Київської області (і частково Києва), про які йшлося вище.

У фонді 1 (Київське губернське правління) відклалися справи, що виникли як результат розгляду різноманітних транспортних проєктів, різних часів, у губернських інстанціях: зокрема, справа 1835 року про відкриття контори диліжансів у Києві²¹¹; 1885–1886 років стосовно проєктів про побудову в Києві парового підйому²¹²; 1890–1891 років про проєкт електрифікації трамвая²¹³; 1890–1900-х років про побудову Святошинського трамвая²¹⁴. Остання справа містить докладну фактичну інформацію про виникнення ідеї побудови цієї приміської лінії, складання проєкта, етапи розгляду та ухвалення цього проєкта, відкриття руху на кінній тязі, електрифікації лінії. В інших документах цього самого фонду знаходимо інформацію про рухомий склад, розклад руху на різних стадіях функціонування, тарифи Святошинського трамвая, а також унікальну колекцію оригіналів його квитків, що являє собою відмінний ілюстративний матеріал. Також наявні справи про проєкт Солом'янського трамвая, запропонований Марголіним (не здійснений)²¹⁵, про побудову додаткових п'яти ліній міського трамвая в 1909–1910 роках²¹⁶. Отже, документи цього фонду дають змогу отримати різноманітну інформацію про широкий спектр київських транспортних проєктів.

Аналогічним за тематикою є масив документів з фонду 9 (Київське губернське у міських справах присутствіє). Тут зберігається справа “По устройству в г. Киеве городской железной дороги”²¹⁷, що містить найповнішу

²¹¹ ДАКО. Ф. 1. Оп. 236. Спр. 2963.

²¹² ДАКО. Ф. 1. Оп. 330. Спр. 371.

²¹³ ДАКО. Ф. 1. Оп. 226. Спр. 120.

²¹⁴ ДАКО. Ф. 1. Оп. 230. Спр. 300.

²¹⁵ ДАКО. Ф. 1. Оп. 245. Спр. 32.

²¹⁶ ДАКО. Ф. 1. Оп. 246. Спр. 45.

²¹⁷ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 206.

інформацію про ранні проєкти трамвая, етапи їх розгляду, причини відхилення тощо, а також окрема справа, що стосується проєкта Модля й де Балога 1884 року²¹⁸. Окрім того, в цьому фонді наявна справа про секвестр Святошинського трамвая в 1915 році²¹⁹, а також зібрання протоколів Київської міської думи, з-поміж яких для нас цікаві ті, в яких ідеться про питання побудови та функціонування трамвайної системи.

Фонд 1239 (Київська повітова земська управа) цікавий насамперед тим, що містить більше сотні справ, що стосуються експлуатації Святошинського трамвая²²⁰. Зокрема: правила користування Києво-Святошинською залізницею, документи про зміни тарифів, впровадження вечірнього та нічного руху, документи, що відображують функціонування цієї лінії у кризові часи — 1914 рік (секвестр підприємства, перехід його до відома земської управи), а особливо 1917–1919 роки (зміна влад у місті, спроби білогвардійської влади підпорядкувати підприємство своїм інтересам). Тут наявна інформація стосовно переходу Святошинського трамвая до відома Київської повітової земської управи, дані про експлуатаційні витрати, штат та заробітню плату службовців, постачання палива для потреб підприємства тощо. Інші документи з цього фонду містять інформацію про побудову Деміївського трамвая (зокрема, договори Марголіна з міською управою) та ідею трамвая Київ — Житомир, що не був збудований. Самі лише документи цього фонду здатні спростувати твердження з книги “Киевский трамвай за сорок лет”, що нібито про роботу Святошинського та інших приміських трамваїв не збереглися майже ніякі документальні відомості²²¹.

До цього фонду тематично долучається фонд 1240 (Київська губернська управа у справах земського господарства. Київська губернська земська управа), в якому знаходиться справа про дозвіл комерції раднику Марголіну та

²¹⁸ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 182.

²¹⁹ ДАКО. Ф. 9. Оп. 31. Спр. 113.

²²⁰ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 79.

²²¹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 30.

купцю Бродському побудувати Деміївську кінну залізницю²²²; вона дозволяє відтворити ранню хронологію цього проєкта.

У фонді 1745 (Київська повітова управа у справах земського господарства) наявна справа, що стосується Кадетського трамвая (вона містить текст договору між Марголіним та Кадетським корпусом про побудову цієї лінії)²²³, а також справа, що містить відомості про конфлікт між Деміївським селянським товариством та Товариством благоустрою Деміївки²²⁴: це ілюструє тогочасні умови, в які подекуди були поставлені проєктанти.

Фонд 2031 (Штаб Київського військового округу) містить документ, що стосується Дарницького трамвая і розповідає про стосунки між його дирекцією та Київським військовим округом з питання пропуску вагонів трамвая через Миколаївський ланцюговий міст²²⁵.

Вельми цінними є документи з фонду Р-432 (Відділ комунального господарства Київського губернського виконавчого комітету ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів) — насамперед ті, що стосуються функціонування міського трамвая, включно з Пуще-Водицькою лінією, у 1919 році²²⁶. Саме звідси можна отримати детальну інформацію про основні аспекти та проблеми роботи трамвая в цей рік: закриття й відкриття ліній, нестачу рухомого складу, перебої з електропостачанням, поведінку пасажирів та їх взаємини з кондукторами, заходи, що їх керівництво підприємства намагалось вжити задля нормалізації роботи трамвая, зміну тарифів тощо. Звідси ж можна дізнатися про проєкт націоналізації трамвая в травні 1919 року, а також про спроби відновити роботу Деміївського трамвая в тому самому році²²⁷. Цей фонд також містить документи про роботу комунального

²²² ДАКО. Ф. 1240. Оп. 3. Спр. 6.

²²³ ДАКО. Ф. 1745. Оп. 2. Спр. 63.

²²⁴ ДАКО. Ф. 1745. Оп. 2. Спр. 89.

²²⁵ ДАКО. Ф. 2031. Оп. 2. Спр. 459.

²²⁶ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 64.

²²⁷ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 32, 36.

трамвая в 1922 році²²⁸, які дозволяють простежити й охарактеризувати процес відновлення підприємства, що почався саме того року.

Масив документів ДАКО 1920-х років є доволі фрагментарним; відомості, що тут зустрічаються, мають здебільшого побіжний характер. Втім, сукупність цих відомостей являє безумовну цінність для нашого дослідження, позаяк вони дозволяють заповнити лакуни, що лишають документи з фондів ДАК. Протягом згаданого періоду питаннями київського міського господарства опікувались обласні (у сучасних термінах) органи виконавчої влади. Саме в фондах цих органів містяться розпорядження радянської влади та інші документи, що стосуються взаємовідносин між владою та трамвайним підприємством.

У фонді Р-1 (Київський губернський революційний комітет) зустрічаємо інформацію про вантажний рух Пуще-Водицькою лінією в другій половині 1920 року, а також побіжну інформацію про дохід трамвая в 1921 році, що є елементом картини еволюції трамвайних тарифів протягом цього періоду гіперінфляції²²⁹.

У фонді Р-3 (Київський повітовий революційний комітет) знаходимо документ про прохання дирекції Святошинського трамвая щодо субсидії²³⁰; у фонді Р-102 (Київський повітовий виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів) — інформацію про тарифи Святошинського трамвая, проект його подовження та ідею його використання для перевезення дров²³¹.

У фонді Р-111 (Київський губернський виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів) наявні документи стосовно роботи трамвайних ліній у кризовий період 1921 року, а також завершення існування Святошинського трамвая як окремого підприємства²³²; у

²²⁸ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 2. Спр. 447.

²²⁹ ДАКО. Ф. Р-1. Оп. 2. Спр. 19.

²³⁰ ДАКО. Ф. Р-3. Оп. 2. Спр. 147.

²³¹ ДАКО. Ф. Р-102. Оп. 1. Спр. 21.

²³² ДАКО. Ф. Р-111. Оп. 1. Спр. 21, 574.

фонді Р-112 (Київський окружний виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів) — перейменування Слобідського трамвайного парку в рамках “радянізації”, проєкт побудови трамвая до Гостомеля²³³.

Важливою групою джерел є документи з фондів періоду нацистської окупації (1941–1943). Йдеться насамперед про фонд Р-4200 (Київське трамвайно-тролейбусне управління (періоду німецько-фашистської окупації)). Серед документів цього фонду — комплекти наказів по управлінню київського трамвая (тролейбус у цей період не функціонував, хоча плани його відновлення існували) за 1941–1942 роки й по службі експлуатації за 1942–1943 роки²³⁴, що дають змогу відтворити динаміку роботи підприємства з практично таким самим рівнем деталізації, що й у післявоєнні роки. Зокрема, з цих документів отримуємо базову інформацію — коли трамвайний рух окремими лініями відкрили, коли й з яких причин закрили. У цьому ж фонді наявні відомості про розподіл рухомого складу по парках, а також брошура “Київський трамвай за 50 років (1892–1942)”²³⁵, яка містить цінну узагальнюючу інформацію про роботу трамвая в 1941–1943 роках (цікава також ідеологічно-пропагандистська складова, що присутня в цій брошурі). Фонд Р-2412 (Музей-архів перехідного періоду Київської міської управи) містить постанови та розпорядження київського міського голови, зокрема ті, що безпосередньо стосувались міського транспорту²³⁶, а також звернення установ та приватних осіб до міського голови²³⁷. Документи двох вищезазначених фондів у поєднанні дають вичерпну картину еволюції тарифів на трамвай та фунікулер за період окупації. Окремі документи, корисні для нашого дослідження, є у фондах Р-2356 (Київська міська управа) — відомості

²³³ ДАКО. Ф. Р-112. Оп. 1. Спр. 1871, 4015.

²³⁴ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2, 4, 5, 8, 10.

²³⁵ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11.

²³⁶ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 2.

²³⁷ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 246.

про чисельність населення окупованого Києва²³⁸, та Р-2359 (Шевченківська районна управа) — інформація про використання трамваїв для перевезення арештантів у 1943 році²³⁹.

Третім за значенням для нашого дослідження є корпус документів з фондів Центрального державного історичного архіву України в м. Києві (ЦДІАК України). Будь-який досить масштабний інфраструктурний проєкт тих часів мав на ранніх етапах пройти узгодження з канцелярією Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора: зокрема, тільки ця установа мала право безпосередньо зв'язуватися з імперськими міністерствами в Санкт-Петербурзі — отже, вона була сполучною ланкою між міністерствами та київськими установами нижчого рівня. Тому у фонді 442 (Канцелярія Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора) відклалися документи, що стосуються найпершого етапу проєктування міського транспорту в Києві взагалі (починаючи з 1869 року)²⁴⁰, а також ранніх етапів розробки проєктів Святошинського²⁴¹, Кадетського²⁴² та Дарницького²⁴³ трамваїв. Саме звідси дізнаємось про тих, хто першими запропонував Святошинську та Дарницьку лінії (Якова Кривцова та Никифора Матвєєва, відповідно).

Підприємцям також доводилося мати справу з Київським округом шляхів сполучення, у чиєму віданні були траси деяких трамвайних ліній, що існували або проєктувались. Відтак, у фонді 692 (Київський округ шляхів сполучення) наявні документи стосовно видачі Марголіну дозволу на прокладання Кадетського трамвая²⁴⁴, Тимченку — на побудову Дарницького трамвая²⁴⁵, йому ж і Миколі Туру — на прокладання трамвая до Житомира²⁴⁶.

²³⁸ ДАКО. Ф. Р-2356. Оп. 15. Спр. 18а.

²³⁹ ДАКО. Ф. Р-2356. Оп. 1. Спр. 5.

²⁴⁰ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 563. Спр. 172.

²⁴¹ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 647. Спр. 120.

²⁴² ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 660. Спр. 89.

²⁴³ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 651. Спр. 216.

²⁴⁴ ЦДІАК. Ф. 692. Оп. 12 (1907). Спр. 67а.

²⁴⁵ ЦДІАК. Ф. 692. Оп. 12 (1908). Спр. 49а.

²⁴⁶ ЦДІАК. Ф. 692. Оп. 15. Спр. 37.

Рух Дарницького трамвая через Миколаївський міст також потребував узгодження з округом, що відбилося в інших справах цього фонду.

Одиничні документи зустрічаємо у фонді 274 (Київське губернське жандармське управління) — про “шпигуноманію” зразка 1914 року на Святошинському трамваї²⁴⁷; фонді 317 (Прокурор Київської судової палати) — про антиурядову агітацію в 1918 році на тому самому трамваї²⁴⁸; фонді 1439 (Чернігівське губернське жандармське управління) — дозвіл Чернігівського губернського земського зібрання на побудування Дарницького трамвая²⁴⁹.

У Центральному державному архіві вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), у фонді 2 (Кабінет Міністрів України) відклалися різноманітні постанови уряду, що стосуються будівництва метро в Києві, відновлення трамвайно-тролейбусного господарства після війни тощо²⁵⁰. У фонді 5 (Народний комісаріат внутрішніх справ УРСР) містяться документи, що стосуються окремих аспектів функціонування Святошинського трамвая в 1920-х роках, а також ідеї (що не була здійснена) відновлення Деміївської лінії, у 1924 році, за допомогою збудування перетину трамвайної колії з залізницею²⁵¹.

У цьому ж архіві наявні документи періоду нацистської окупації. У фонді 3676 (Штаб імперського керівника (рейхсляйтера) Розенберга для окупованих східних областей мм. Берлін, Київ) міститься донесення поліції безпеки, що висвітлює причину закриття трамвайного руху в Києві взимку 1941/1942 року²⁵². У фонді 3833 (Краєвий провід (Керівництво) Організації українських націоналістів на Західно-українських землях) наявні щоденники членів ОУН, що під час окупації перебували в Києві та залишили побіжні згадки про користування київським трамваєм²⁵³.

²⁴⁷ ЦДАК. Ф. 274. Оп. 5. Спр. 38.

²⁴⁸ ЦДАК. Ф. 317. Оп. 2. Спр. 77.

²⁴⁹ ЦДАК. Ф. 1439. Оп. 1. Спр. 1250.

²⁵⁰ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 999, 4278, 4287, 7099.

²⁵¹ ЦДАВО. Ф. 5. Оп. 1. Спр. 757, 2670.

²⁵² ЦДАВО. Ф. 3676. Оп. 4. Спр. 474.

²⁵³ ЦДАВО. Ф. 3833. Оп. 3. Спр. 15, 16, 17, 19.

У Центральному державному архіві громадських об'єднань України (ЦДАГО України), у фонді 1 (Центральний комітет Комуністичної партії України) містяться документи, в яких ідеться про транспортне планування — стосовно як метро, так і наземного транспорту. Вони належать до періоду, коли важливі рішення ухвалювалися насамперед партійними, а не радянськими органами²⁵⁴. У цьому самому фонді зберігаються спомини киян, які перебували в Києві під час нацистської окупації та пізніше розповідали про деякі особливості трамвайного руху в ті роки²⁵⁵.

У Галузевому державному архіві Служби безпеки України (ГДА СБУ), у фонді 5 (Фонд архівних кримінальних справ на не реабілітованих громадян) та фонді 6 (Фонд архівних кримінальних справ на реабілітованих громадян) наявні матеріали допитів киян, які мешкали в місті під час нацистської окупації^{256,257}; ці документи також доповнюють картину функціонування трамвая в 1941–1943 роках. Кримінальна справа Ісая Шполянського, колишнього директора київського трамвайного тресту, оголошеного “шкідником” та засудженого до розстрілу, проливає світло на події на київському транспорті, що відбувались у період сталінських репресій²⁵⁸.

Ще одним джерелом спогадів, що належать до періоду нацистської окупації Києва, є фонди Національного музею історії України у Другій світовій війні; тут містяться, зокрема, щоденники киян, які пережили окупацію²⁵⁹.

Певний обсяг діловодчої документації Київського трамвайно-тролейбусного управління (пізніше КП “Київелектротранс”, КП “Київпастрас”) не було передано до державних архівів; ця документація зберігається у відомчому архіві комунального підприємства “Київпастрас”.

²⁵⁴ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 6. Спр. 879, 1356, 2711, 3753.

²⁵⁵ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 22. Спр. 123, 353.

²⁵⁶ ГДА СБУ. Ф. 5. Оп. 1. Спр. 65175, 66434.

²⁵⁷ ГДА СБУ. Ф. 6. Оп. 1. Спр. 72152-ФП.

²⁵⁸ ГДА СБУ. Ф. 6. Оп. 1. Спр. 46748-ФП.

²⁵⁹ Фонди Національного музею історії України у Другій світовій війні. КП-24203/3, Л-2121/3.

Вона відбиває здебільшого рутинні події — відкриття та закриття маршрутів, еволюцію рухомого складу тощо, але містить також відомості про механізми ухвали рішень, основні тенденції розвитку транспортної системи тощо.

Дарницька трамвайна лінія проходила в основному територією Чернігівської губернії. Тому певний масив документів, що стосуються її побудови та функціонування, відклався в Державному архіві Чернігівської області (ДАЧО). Найбільша їх кількість знаходиться у фонді 127 (Чернігівське губернське правління) — йдеться насамперед про видачу Тимченку дозволу на збудування лінії мототрамвая, а також про особливості експлуатації цієї лінії — зокрема, скарги Комітету Товариства благоустрою Нової Дарниці та приватних осіб на роботу трамвая; це дозволяє досить докладно відтворити досвід пасажирів цього маршруту у другій половині 1910-х років²⁶⁰. У фонді 145 (Чернігівське губернське у земських і міських справах присутствіє) наявні документи, що стосуються проектування цієї ж лінії (концесійний договір, проєкт правил руху, ідея заміни кінної тяги на бензинову чи електричну)²⁶¹.

Як уже згадувалось, в імперський період усі значні інфраструктурні проєкти мали проходити затвердження в Санкт-Петербурзі — головним чином у Міністерстві внутрішніх справ. Відповідно, документи різноманітних підрозділів цього міністерства, що відклалися в Російському державному історичному архіві (РГИА), становлять інтерес для нашого дослідження. Йдеться насамперед про фонд 1293 (Техническо-строительный комитет МВД). Через затвердження названим комітетом пройшли ранні, нереалізовані проєкти конки, проєкт Струве, що було втілено, а також проєкти Святошинського й Деміївського трамваїв і нереалізований проєкт трамвая Київ – Житомир; цей самий комітет розглядав пропозицію про застосування на київському трамваї нових “пульманівських” вагонів. Відповідні документи, що

²⁶⁰ ДАЧО. Ф. 127. Оп. 10. Спр. 1892, 2827, 2849, 2982, 3184.

²⁶¹ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 3. Спр. 561, 1092.

проливають світло на особливості бюрократичних процесів у імперській столиці, відклалися у фонді, про який ідеться²⁶².

У фонді 1287 (Хозяйственный департамент МВД) міститься листування, що тривало п'ять років, між Товариством Київської міської залізниці, київською губернською владою та господарчим департаментом МВС — спочатку щодо проекту статуту Товариства, згодом із технічних питань, насамперед електрифікації ліній трамвая²⁶³. Документи цього фонду також допомагають зрозуміти особливості процесів, пов'язаних із фінансовою діяльністю товариства, зокрема випуску нових акцій. З них стає зрозуміло, якими були межі фінансової самостійності цього приватного підприємства і яким, відповідно був рівень контролю з боку імперської влади. Зрештою, документи з фонду 1288 (Главное управление по делам местного хозяйства МВД)²⁶⁴ доповнюють картину взаємодії між Києвом та Санкт-Петербургом стосовно фінансової діяльності Товариства, а також містять цікавий сюжет на тему бюрократичних процедур: доволі тривіальне, здавалося б, питання (про вивіщування у вагонах трамвая схеми ліній і таблиці тарифів) викликало суперечку між Товариством та губернською владою, яку на рівні Києва вирішити не вдалося, і справу передали на розгляд Міністерства внутрішніх справ, а звідти — до Правительствующого Сенату (!).

Певна кількість документів за темою нашого дослідження наявна у фондах Державного архіву Російської Федерації (ГАРФ). Насамперед ідеться про фонд Р-5446 (Совет министров СССР), де відклалися чисельні розпорядження союзної влади (у свій час здебільшого секретні), що стосувалися будівництва метрополітену в Києві²⁶⁵; вони дозволяють не тільки відтворити масив фактів, але й деякою мірою простежити тенденції, логіку тодішньої влади. У фонді Р-4041 (Главное управление коммунального

²⁶² РГИА. Ф. 1293. Оп. 84. Д. 147; Оп. 86. Д. 144; Оп. 91. Д. 134; Оп. 96. Д. 249.

²⁶³ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 2180, 2414, 2566.

²⁶⁴ РГИА. Ф. 1288. Оп. 8 (1904). Д. 18, 82.

²⁶⁵ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 46а. Д. 697; Оп. 50а. Д. 623; Оп. 51а. Д. 786, 850, 6393.

хозяйства (ГУКХ) Наркомата внутренних дел РСФСР) містяться статистичні дані щодо роботи київського трамвая в 1920-і роки²⁶⁶. У фонді Р-5974 (ШУЛЬГИНЫ: Шульгин Василий Витальевич, политический и общественный деятель. 1878–1976. Шульгина Екатерина Григорьевна, жена В. В. Шульгина. 1879–1934) наявні спогади Катерини Шульгіної, де вона згадує про роботу Дарницького трамвая восени 1919 року²⁶⁷.

Окремі відомості з нашої теми знаходимо в документах: Національного історичного архіву Білорусі, у фонді 333 (Минская казенная палата) — генеалогічна інформація про Меєра Левіна, підприємця, який організував рух омнібусів у Києві²⁶⁸, і архіву Гуверівського Інституту Стенфордського університету (США), у колекції Бориса Ніколаєвського (Nicolaevsky Collection) — “Memorandum” І. Н. Овчаренка (французькою мовою), де міститься унікальна згадка про тариф на Святошинському трамваї наприкінці 1920 року²⁶⁹. Уточнити біографію Ісая Шполянського допомагають так звані “сталінські розстрільні списки”, копії яких наявні на сайті “Сталинские списки” товариства “Мемориал” (оригінали зберігаються в Архіві Президента Російської Федерації та є практично недоступними для дослідників).

Опубліковані джерела, релевантні для нашого дослідження — це насамперед протоколи міської думи (дореволюційний період) та нормативні документи органів влади різного рівня (період незалежної України). Важливі для нас рішення органів влади радянського періоду знайшли достатнє відображення в архівних документах самих транспортних підприємств.

Усі ранні проекти транспортних підприємств мали перш за все погоджуватись із міською думою. Так само у період, коли функціонувало Товариство КМЗ, воно мало погоджувати питання експлуатації трамвайної системи здебільшого з міською управою (виконавчим органом думи), а

²⁶⁶ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621.

²⁶⁷ ГАРФ. Ф. Р-5974. Оп. 2. Д. 116.

²⁶⁸ НИАБ. Ф. 333. Оп. 9. Д. 743.

²⁶⁹ Hoover Institution Archives. Nicolaevsky Collection. Box 202. Folder 6.

питання, що потребували “стратегічних” рішень — будівництво нових ліній, зміни в тарифній системі, фінансові аспекти — із самою думою. Тому цінним для нас джерелом інформації є протоколи Київської міської думи, що регулярно публікувались у журналі “Известия Киевской городской думы” (офіційному органі думи). Там само подекуди наводяться додаткові матеріали з тих чи інших питань, що подавалися на розгляд думи та/або управи. Така інформація є особливо цінною для відповіді на питання: Які проекти розглядались, але не були ухвалені? Що сприяло ухваленню одного проекту, а чому інший було відхилено? З яких питань між Товариством (або окремими приватними трамвайними підприємствами) та органами міського самоврядування виникали конфлікти?

Своєю чергою, у період незалежної України питання, що стосувалися транспортної політики, регулювались, зокрема, постановами Кабінету міністрів України (на загальнодержавному рівні) та рішеннями Київської міської ради (на місцевому рівні).

Винятково важливим корпусом джерел є матеріали періодичної преси, від другої половини XIX століття до нашого часу. Кількість найменувань газет, що містять потрібну нам інформацію, обчислюється десятками (особливо це стосується періоду 1917–1920 років). Назвемо тут лише декілька найважливіших київських газет, за періодами. Дорадянський: “Киевлянин”, “Киевская мысль”, “Киев”, “Последние новости”. Радянський довоєнний: “Большовик”, “Киевский пролетарий”, “Пролетарская правда”. Період нацистської окупації: “Українське Слово”, “Нове Українське Слово”, “Последние новости”. Радянський післявоєнний: “Вечірній Київ”, “Прапор комунізму” (пізніше перейменована на “Київський вісник”). Період незалежної України: “Киевские ведомости”, “Факты и комментарии”, “Сегодня”. Зрештою, існували спеціалізовані газети транспортних підприємств: “Лентрампарк”, “Трамвайний сигнал”, “Київський трамвайник” тощо. Вони здебільшого фокусувались на виробничій діяльності цих

підприємств, що не є одним із головних аспектів нашого дослідження, але, безумовно, становлять для нас певний інтерес.

Архівні матеріали є кориснішими для вивчення картини “зсередини”: вони повніше розкривають особливості бюрократичних процесів, механізми перемовин, ухвалення рішень, формальні сторони конфліктів тощо. Але газетні публікації набагато рельєфніше відтворюють картину “ззовні”, тобто відповідають на питання: “Як той чи інший процес виглядав з точки зору пересічного киянина?”. Оскільки в цьому дослідженні помітне місце займає проблематика “транспортне підприємство — пасажир”, такий погляд є дуже важливим для наших цілей. До цієї об’єктивної, універсальної обставини додається суб’єктивна, локальна проблема: як зазначалося вище, архів Товариства Київської міської залізниці зберігся, але дуже фрагментарно. Тому значна частина інформації, що мала би бути присутня в документах Товариства, у реальності доступна лише в періодичній пресі (газетні фонди за період, що нас цікавить, у Києві збереглися відмінно).

Ілюструємо ці загальні твердження конкретними прикладами. Тільки з газет дізнаємось, що електричний трамвай у Києві на етапі його будівництва та початку експлуатації називали “електричною конкою” — попри те, що сама конка тоді тільки рік як з’явилась у місті. Це, вочевидь, свідчить про певний консерватизм публіки, якій потрібен був певний час, аби звикнути до нових об’єктів міського простору. Виключно з газет отримуємо інформацію про те, як кияни сприйняли появу конки, а потім трамвая: і те, й інше нововведення попервах стали для мешканців своєрідним “атракціоном” (цілком імовірно, що цю інформацію ніде, окрім газет, не зафіксовано), а також про нещасні випадки, непорозуміння й інші проблеми протягом перших років експлуатації трамвая (така інформація, принаймні частково, могла бути присутня в архіві Товариства, але він за ті роки не зберігся). Є й фактична інформація, що, наскільки можна судити, збереглася лише в газетних джерелах. Йдеться насамперед про дати відкриття руху тими чи іншими лініями; такі події в

минулому (як і зараз) вважалися значними, і преса приділяла їм належну увагу.

За період нацистської окупації інформації про повсякденний аспект роботи транспорту та конфлікти, що виникали на ньому, збереглося взагалі небагато, і основна частина цієї інформації походить саме з газетних джерел.

У пізньорадянський час набув певної популярності жанр “листів трудящих”: читачі ставили питання, що їх хвилювали, і газети публікували ці питання разом з відповідями (що їх у нашому випадку, як правило, надавали представники міської влади та/або керівництво транспортних підприємств), демонструючи таким чином “турботу про трудящих”. Отже, газети дозволяють сучасному досліднику зрозуміти, якими саме проблемами транспортного характеру населення переймалося у той чи інший період.

Говорячи про проблеми, слід пам’ятати, що найсерйозніші з них — зокрема, катастрофи на транспорті — у радянський час залишались практично поза увагою газет. З позицій сьогодення, коли для газет така “гаряча” інформація є в повному сенсі слова товаром, подібна практика виглядає чимось із розряду фантастики. Але такою була парадигма радянського часу: у відкритому доступі дозволялось розповідати лише про “окремі недоліки”. Правдиву інформацію про аварії та катастрофи слід шукати не в тогочасних газетах, а в архівах, які колись були закритими. З іншого боку, саме по собі знання про те, що саме потрапляло до категорії “окремих недоліків” і відповідно допускалося до публікації, а що ні, являє певний інтерес. По мірі встановлення, у другій половині 1980-х років, політики, що офіційно отримала назву гласності, межі дозволеного досить швидко розширювалися. Зокрема, кризові явища кінця 1980-х – початку 1990-х років знайшли цілком повне та адекватне відображення в пресі. У наш час проблеми заборони на публікацію негативної інформації, природно, не існує.

Взагалі ж, як уже зазначалося, політизованість теми нашого дослідження є вельми низькою; відповідно, ідеологічний чинник у джерелах відіграє

мінімальну роль. Це стосується як імперського, так і навіть радянського періодів. Звісно, статті в радянських газетах містять твердження на кшталт “Учора відбулося велике свято Київського пролетаріату — відкриття трамвайної лінії на Соломенку”; втім, така ідеологічна оболонка легко відокремлюється від фактів. З іншого боку, сама по собі “оболонка” теж має сенс як об’єкт дослідження. Найцікавішою у цьому плані видається еволюція ідеологем, пов’язаних із будівництвом метро. Цей вид транспорту в радянський час вважався показником престижу, статусу міста, і будівництво та здача в експлуатацію метро більшою мірою, ніж будь-які інші транспортні проєкти, використовувалось як демонстрація “турботи партії та уряду про радянський народ”. Це легко помітити саме з газет, через які цей ідеологічний контент трансливався постійно. Тепер радянська ідеологія відійшла в історію — але уявлення про метро як елемент престижу й показник турботи (тільки тепер не партії, а мера міста, і не про абстрактний народ, а про виборців) залишилися. Отже, цікаво простежити, як у цих умовах змінилось ідеологічне супроводження відкриття станцій метро; найкращим джерелом для цього, знов-таки, є газети.

До газет долучається інша категорія періодичних видань — журнали. Як добре відомо, основна відмінність між цими двома категоріями джерел полягає в тому, що в газетах робиться наголос на оперативність подачі фактів, в журналах — на аналіз. Газети краще відповідають на питання *Що?*, журнали — на питання *Чому?* Втім, у нашому випадку інформація аналітичного плану наявна й у газетах, зокрема, у “Киевлянині”. Пояснити це можна тим, що в імперський період журналів, що безпосередньо переймалися б міською проблематикою, у Києві не існувало — тож газети фактично заповнювали інформаційну лакуну.

У довоєнний радянський період такі журнали з’явилися — йдеться насамперед про “Глобус” і “Соціалістичний Київ” (згодом “Радянський Київ”). Транспортна проблематика присутня в цих виданнях у помітному обсязі, і тут

має місце абсолютно чіткий фокус на аналітичному аспекті (оперативна інформація в цих часописах фактично відсутня). Особливо цікаво відзначити, що, окрім обов'язкових ідеологічно витриманих пасажів про “переваги соціалістичного ладу”, “керівну роль партії” і т.ін., у тому ж “Соціалістичному Києві” зустрічається критика. Зокрема, в одній із статей рішення про зняття трамвая з Хрещатика в 1934 році характеризується як поспішне й непродумане (при тому, що це рішення було частиною плану “благоустрою” Києва як новоспеченої столиці Української СРР, а отже мало ухвалюватися на високому рівні). Після Другої світової війни видання цих журналів не відновлювалось, а інших видань такого роду не з'явилося.

Мемуарні джерела, за всієї суб'єктивності й розрізненості, певною мірою доповнюють загальну картину. Природно, вони допомагають розкрити роль транспорту в повсякденному житті городян, проблеми й конфлікти побутового характеру, пов'язані з транспортною сферою. Характерними є мемуари Віктора Некрасова “Записки зеваки”²⁷⁰, де він емоційно згадує про трамвай як одну з характерних ознак дореволюційного Києва, а також про власний досвід користування трамваем у міжвоєнні роки. Численні цінні згадки про роботу трамвая в роки нацистської окупації знаходимо в автобіографічному романі Анатолія Кузнецова “Бабий Яр”²⁷¹, у книзі угорського мистецтвознавця Нандора Феттіха “Київський щоденник”²⁷², а також у маловідомих спогадах Аглаї Горман “A choice between two evils” (“Вибір між двох зол”)²⁷³. Правнук Давида Марголіна, американський піаніст Гарі Граффман (Gary Graffman) згадує про Марголіна як трамвайного мецената у своїх спогадах “I Really should be Practicing” (“Я дійсно мав би практикуватись”)²⁷⁴. Побіжну згадку про київський трамвай знаходимо в

²⁷⁰ Некрасов В. П. Как я стал шевалье: Рассказы. Портреты. Очерки. Повести. Екатеринбург, 2005. С. 327–484.

²⁷¹ Кузнецов А. Бабий Яр. Киев, 2008. 368 с.

²⁷² Феттіх Н. Київський щоденник 3.XII.1941 – 19.I.1942. Київ, 2004. 168 с.

²⁷³ Gorman, A. A choice between two evils : My Family's Story of Tragedy and Survival. Bloomington, 2005. 209 p.

²⁷⁴ Graffman, G. I Really should be Practicing. New York, 1981. 350 p.

нарисі Іллі Ільфа та Євгена Петрова “Одноэтажная Америка”²⁷⁵; звертає на себе увагу те, що автори висловлюють подив фактом ліквідації трамвайного руху Хрещатиком і в цьому сенсі солідаризуються з автором аналітичної публікації в журналі “Соціалістичний Київ”²⁷⁶.

Додаткову інформацію про роботу міського транспорту напередодні та під час нацистської окупації отримано з інтерв’ю автора з Аглаєю Горман та Дмитром Малаковим і з інтерв’ю Тетяни Заболотної з Віктором Сосовим.

Зрештою, у наші дні чимдалі значнішою стає роль Інтернет-ресурсів як історичних джерел. Ту інформацію, що в ХІХ та ХХ сторіччі отримували з газет, у ХХІ сторіччі ми звикли отримувати або з Інтернет-версій тих самих газет, або з Інтернет-видань, що не мають паперових версій, або ж із ресурсів, що не належать до категорії ЗМІ: спеціалізованих сайтів, блогів, онлайн-форумів тощо. Зокрема, цінним джерелом для нашого дослідження є архів “Киевского трамвайного форума”, що був заснований автором цих рядків і працював з 2003 до 2017 року. Знаходити інформацію в цьому архіві допомагає вбудований пошуковий механізм; фактична інформація, що отримується звідти, як правило, потребує верифікації за іншими джерелами, але це завдання спрощується завдяки наявності в багатьох випадках гіперпосилань на першоджерела. Проблема ненадійності, а також волатильності інформації є, звісно, абсолютно загальною, коли йдеться про Інтернет-ресурси; втім, настільки ж очевидно, що в наш час без активного використання таких ресурсів дослідник обійтись не може.

Таким чином, джерел для нашого дослідження безумовно не бракує. Архівні матеріали збереглися цілком задовільно, за одним прикритим винятком — архів Товариства Київської міської залізниці; періодична преса та журнали — відмінно. Джерела, як правило, взаємодоповнюють одне інше, і в багатьох випадках дозволяють крос-верифікацію.

²⁷⁵ Ильф И., Петров Е. Одноэтажная Америка; Письма из Америки. Москва, 2003. 508 с.

²⁷⁶ Цельтнер С. Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Кисва? (порядком обговорення) // Соціалістичний Київ. 1937. № 6. С. 27.

1.3. Методологічні засади дослідження

У роботі використовуються загальноісторичні, міждисциплінарні, спеціальні наукові методи.

Основним принципом нашого дослідження став *історизм* — принцип пізнання об'єктів і явищ в їх становленні та розвитку, в органічному зв'язку з історичним контекстом. Міський транспорт виникає не “сам по собі”, а там і тоді, де й коли виникають об'єктивні передумови для його появи; разом із тим, у конкретному місті майже завжди існують суб'єктивні чинники, що прискорюють або сповільнюють процес. І ті й інші підлягають виявленню й аналізу. Розвиток транспорту тісно взаємопов'язаний із розвитком самого міста. Споживачами транспортних послуг є пасажери. Тому аналіз процесів становлення й еволюції транспорту вимагає дотримання принципу *системності* — розгляду об'єкта як системи, що складається з взаємозв'язаних елементів; одне із завдань цього дослідження — розкрити механізми взаємодії (співпраці, конфліктів) між цими елементами.

У нашому конкретному випадку дуже важливою особливістю системи, яка вивчається, є зміна її структури з часом, що виражається в наступному.

У дореволюційний період, коли транспортне підприємство було приватним, легко вбачається трикутна структура: підприємство — місто — пасажери; взаємодії, кожна зі своїми особливостями, можливі по кожній з трьох “сторін” цього трикутника. (Насправді в системі присутній також четвертий елемент, розташований, образно кажучи, над площиною трикутника — імперські органи влади — причому і сам цей елемент має свою внутрішню структуру.)

У радянський період, в нульовому наближенні, два елементи (підприємство й місто) зливаються в один. Однак з'являються нові види транспорту, отже підприємство розщеплюється на декілька. Різні види транспорту починають конкурувати між собою, хоча й не в класичному,

капіталістичному сенсі, але до такої міри, що поява одного іноді означає зникнення в цьому ж місці іншого. Нарешті, навіть не з появою, а напередодні появи принципово нового виду транспорту — метрополітену — важливу роль в системі починає грати союзний центр влади. Стратегічні рішення, які стосуються будівництва київського метрополітену, ухвалюються не в Києві, а в Москві, що породжує новий механізм взаємодії. Окрім того, не вирішальну, але помітну роль відіграє ідеологічна “оболонка”, в рамках якої існує вся система в цілому.

Зрештою, у період незалежної України структура системи спрощується за рахунок ліквідації зовнішнього фактора (союзного центру), проте з’являються нові механізми, що заслуговують на увагу. Зокрема, посилюється роль майже несуттєвого за радянських часів механізму зворотного зв’язку — впливу виборців на владу. Цим пояснюється те, що деякі станції метро тепер відкриваються не до свят, а до виборів. Радянська ідеологічна оболонка зникає, але її деякою мірою заміщає, знову-таки, передвиборний “піар”. На зміну структури київського транспорту впливають нові фактори, у тому числі не тільки транспортного характеру (розквіт маршрутних таксі став можливим завдяки, по-перше, свободі приватного бізнесу, по-друге, різкого зниження вимог до безпеки й падіння культури обслуговування), а також зовнішні відносно Києва (однією з причин антітрамвайної кампанії в Києві стала трамвайна катастрофа в Дніпродзержинську в 1996 році).

З вищесказаного випливає необхідність застосування *хронологічно-проблемного* підходу — розбиття досліджуваного процесу на періоди (у нашому випадку це розбиття диктується зовнішніми відносно системи умовами), а всередині періодів — на проблеми (багато з яких, як ми тільки що бачили, у різні періоди розрізняються, оскільки змінюється структура системи). Однак існують проблеми, характер яких мало змінюється з часом (наприклад, проблема взаємозв’язку між еволюцією самого міста і транспорту); для розгляду таких природно користуватися *проблемно-*

хронологічним підходом, суть якого полягає в тому, що спочатку (під)тема дослідження розбивається на проблеми, а потім кожна з цих проблем вивчається в хронологічній послідовності.

Генетичний метод є незамінним у ситуаціях, коли необхідно досліджувати еволюцію системи; саме такою є наша ситуація. Цей метод вимагає встановлення, по-перше, початкових умов; по-друге, основних етапів; по-третє, основних тенденцій, ліній розвитку. Особливості нашого випадку виглядають наступним чином.

Початкові умови носять об'єктивний характер — ба більше, якщо транспорт і саме місто розглядаються як частини єдиної системи (а, як обгрунтовано вище, тільки так їх слід розглядати), ці умови визначаються лише станом самої системи: транспорт зароджується тоді, коли місто досягає “критичної маси”.

З етапами еволюції ситуація складніше. Загальна періодизація розглянутого часового інтервалу визначається подіями, безумовно зовнішніми відносно системи (революція, Друга світова війна, незалежність України). Однак, як ми побачимо нижче, моменти трансформацій київського міського транспорту, які є сенс вважати межами етапів, лише частково збігаються з межами цих періодів. Причини цих трансформацій різноманітні. Перша трансформація (зміна форми власності) збігається з межею першого й другого періодів і спричинена об'єктивною зовнішньою обставиною (революція). Друга трансформація (поява тролейбуса, перше планове зняття трамвая) сталася ближче до кінця другого періоду й була викликана в основному суб'єктивними причинами (будівництво тролейбуса — наслідування Москві; трасу тролейбуса вибрали вельми довільно; зняття трамвая — “благоустрій” нової столиці України, як воно бачилося тодішній міській владі). Третя трансформація (поява метро), у першій половині третього періоду — поєднанням об'єктивних і суб'єктивних факторів (потреба в метро об'єктивно назріла, але конкретні терміни його будівництва визначалися волею

московської влади). Четверта трансформація (занепад, витіснення традиційного транспорту маршрутними таксі, антитрамвайна кампанія) приблизно збіглася з межею третього і четвертого періодів і була викликана в основному об'єктивними чинниками (економічна криза), але з домішкою суб'єктивних (позиція міської влади).

Тенденції розвитку системи диктувалися поєднанням внутрішньої логіки й зовнішніх обставин. В “ідеальній” ситуації, за відсутності зовнішніх пертурбацій, слід було б очікувати монотонного (а якби не зменшення показника народжуваності, то експоненціального) зростання населення міста й приблизно пропорційного цьому зростанню розростання транспортної системи. Але на практиці зовнішні чинники перебивають цю тенденцію зростання, причому в нашому конкретному випадку був момент (1921 рік), коли система стиснулася майже до нуля. Основна ж якісна лінія розвитку транспортної системи — збільшення її розмаїтості, поява нових видів транспорту: автобуса, тролейбуса, метрополітена. Ускладнення структури системи, своєю чергою, означає появу нових проблем і тенденцій: питання вибору виду транспорту для обслуговування того чи іншого напрямку, конкуренція між різними видами тощо.

На еволюцію складної системи, як правило, мають великий вплив *зворотні зв'язки*. Їх ідентифікація й класифікація є дуже важливою для розуміння причин змін і характеру процесів в системі. Зворотній зв'язок буває *позитивним* (коли зміна в одній частині системи призводить до такої зміни в іншій її частині, яка, через механізм зворотного зв'язку, посилює початкову зміну в першій частині) і *негативним* (коли механізм зворотного зв'язку послаблює початкову зміну). Системи з позитивним зворотним зв'язком нестійкі; навіть мала зміна в них, за відсутності стримуючих механізмів, може спричинити лавиноподібний процес і, як результат, кардинальні зміни у всій системі. У цьому плані системи з позитивним зворотним зв'язком становлять особливий інтерес.

Наведемо два приклади позитивного зворотного зв'язку в системі київського міського транспорту:

1) У 1915–1917 роках трамвайні вагони, як правило, ходили переповненими. Це викликало їх частий вихід із ладу і, як наслідок, дефіцит рухомого складу — і ще більше переповнення; такою був один із механізмів деградації трамвайної системи в той період.

2) Запущений на початку 2000-х років троєщинський швидкісний трамвай, через вкрай невідале трасування, користувався малим попитом. Це спонукало збільшити інтервали його руху (щоб зменшити збитковість), що, своєю чергою, призвело до подальшого падіння попиту (чекати трамвай при великих інтервалах немає сенсу); такий зворотний зв'язок призвів до того, що попит впав практично до нуля, і лінію закрили. (Відновити її роботу допомогло додавання до системи нового елемента — міської електрички.)

Важливу роль у майже будь-якому історичному дослідженні відіграє *компаративістський* метод. У нашому випадку він є корисним насамперед при аналізі особливостей формування та функціонування окремих підприємств, що обслуговували приміські трамвайні лінії. Таких підприємств у Києві було чотири. Як вони співвідносилися між собою? Зокрема, чому одні з них були більш, інші менш успішними? Ми зробили висновок, що основним критерієм успіху була локація: великим успіхом користувалися ті підприємства, які обслуговували транспортні коридори з уже сформованим значним пасажиропотоком і великими можливостями для залучення нових пасажирів.

Звернемося до методології роботи з джерелами. Традиційним засобом виявлення архівних джерел є *архівна евристика* — метод, суть якого полягає в з'ясуванні особливостей організації архівів, в яких могли відкритися потенційно цікаві документи, а потім, з одного боку, пошуку по тематичних вказівниках, з іншого боку, виявлення релевантних фондоутворювачів і пошуку за описами. У нашому випадку, як зазначено вище, фонди

транспортних підприємств є в наявності в Державному архіві Києва, Державному архіві Київської області та у відомчих архівах. Іншими важливими фондоутворювачами є органи міського самоврядування Києва (до 1919 року) і різні органи влади, які ухвалювали рішення, що стосувалися міського транспорту. Документи, що відображають роботу міського транспорту з точки зору пасажирів, зустрічаються в фондах особового походження: мемуаристи, які з тих чи інших причин запам'ятали свої поїздки в транспорті, залишили про них письмові свідчення. Тут проблема, зрозуміло, є в тому, що передбачити, хто й де залишив такі спогади, практично неможливо — розраховувати доводиться не стільки на науковий метод, скільки на вдачу.

Оскільки періодична преса є виключно важливою для нашого дослідження, зупинимося на методиці роботи з пресою як із джерелом. Оскільки неможливо “осягнути неосяжне” — рівномірно проробити весь величезний масив київської преси за весь період, що нас цікавить — найважливішим моментом є методика звуження кола пошуку. Перш за все, зрозуміло, необхідно ранжувати газети за кількістю представлених в них матеріалів про міські події; ті газети, де ця кількість максимальна, є для нас найцікавішими. Ситуація дещо ускладнюється тим, що, як показує практика, частка таких матеріалів в одній і тій самій газеті може різко змінюватися з часом. Яскравим прикладом є київська газета “Більшовик”, що виходила з 1919 до 1925 (з перервою) і з 1932 до 1939 року. У 1919–1920 роках вона мала підзаголовок “Щоденна газета робітників і селян” і містила помітну кількість матеріалів, корисних для нашого дослідження. У 1921 році вона змінила підзаголовок на “Щоденна селянська газета” і практично перестала розміщувати київські новини. Однак починаючи з 1922 року й аж до злиття з “Пролетарською правдою” в 1925 році “Більшовик” знову приділяє помітну увагу міським подіям, а в 1932 році відновлюється як міська газета, в якій наявний великий масив інформації про місто, причому не тільки новин, але й,

у певній кількості, аналітичних матеріалів. Отже, необхідно ретельно вивчати характер періодичних видань і не робити поспішних (негативних) висновків на основі часткової інформації.

У рамках наміченого таким чином корпусу періодичної преси, для безпосереднього пошуку інформації застосовуємо дві методики. *Точковий пошук* — у тих випадках, коли дата події, що цікавить нас, відома, і потрібно отримати максимально можливий обсяг інформації про неї. Характерний приклад — відкриття станцій метро. Усі відповідні дати загальновідомі; нас же цікавить те, яким чином преса подавала ці події (історична перспектива, ідеологічне “обрамлення” і т. д.). До *сканування*, тобто пошуку за безперервним діапазоном дат, вдаємося тоді, коли заздалегідь невідомо, що саме шукаємо. Цей метод дозволяє виявити факти, з якими дослідники досі не мали справи. Відзначимо, що володіння історичним контекстом дозволяє *a priori* виокремити певні діапазони як такі, що є “пліднішими” — з більшою очікуваною концентрацією корисної інформації — і тому потребують ретельнішого сканування (як мінімум, із залученням більш ніж однієї газети). Характерним прикладом в нашому випадку є 1891–1892 рік — період будівництва і введення в експлуатацію спочатку конки, потім електричного трамвая.

Нарешті, стосовно наявних у наші дні Інтернет-версій газет надзвичайно ефективною технологією є *пошук за ключовими словами* — по суті, той же точковий пошук, але не в просторі дат, а в просторі термінів.

У цьому дослідженні ми повністю — з використанням мінімум однієї газети на кожному часовому відрізку, двох і більше на більш “плідних” відрізках — просканували інтервал з 1891 по 2005 рік, вдалися до точкового пошуку навколо заздалегідь відомих дат, починаючи з 1869 року, і до пошуку за ключовими словами, починаючи з 2000 року.

Проблема *верифікації* джерел є незмінно важливою в будь-якому історичному дослідженні. Загальні принципи (пріоритет віддається більш

ранньому джерелу над пізнішим, офіційному документу — над наративом, свідченням безпосереднього учасника подій — над переказом) повною мірою застосовуються в нашому випадку. Так, отриману з преси фактичну інформацію про дати подій — скажімо, відкриття трамвайних ліній — у тих випадках, коли репортажі про події публікувалися “по гарячих слідах”, з чітким зазначенням дати (таких випадків більшість), є всі підстави вважати достовірною: “простору для помилки” в таких випадках практично не існує. Гірше, коли подія в репортажі датована як “цими днями” або “на минулому тижні”, і ще гірше — коли маємо справу не зі звітом, а з анонсом. Наприклад, у липні 1910 року оголосили, що комісія, яка оглядала Деміївську трамвайну лінію, визнала її цілком придатною для відкриття руху. Напрошується висновок, що лінію здали до експлуатації не більше ніж через кілька тижнів після такого оголошення. У реальності це сталося в... червні 1911 року, через бюрократичне ускладнення, яке не передбачили заздалегідь. У літературі фігурує помилкова дата пуску Деміївського трамвая — 1910 рік — цілком імовірно, саме тому, що дослідники “повірили” анонсу того року.

Оціночні судження, на відміну від фактів, вимагають верифікації тільки у випадку, коли вони публікуються не від першої особи. В інших же випадках сам факт наявності такого судження є одиницею інформації, що підлягає обробці. Маючи справу з судженнями або думками, необхідно безумовно дотримуватися принципу *об’єктивності*, який вимагає виключати емоції і відокремлювати факти від думок. Останні самі по собі є цілком припустимими й часто корисними для відтворення цілісної картини — за умови, що вони чітко кваліфікуються як такі; зокрема, корисно зіставляти різні думки або ставлення до одного і того ж факту.

Агрегативний метод — ще один універсальний метод історичного дослідження, суть якого полягає в зборі та узагальненні окремих фактів, отриманих із джерел різних типів. Взагалі кажучи, агрегативний метод є корисним і в процесі верифікації — йдеться про один і той самий факт,

відображений у різних джерелах. При цьому, однак, необхідно з'ясувати, чи можна вважати джерела незалежними одне від одного. У нашому випадку це питання є дуже актуальним, зокрема, при роботі з публікаціями в пресі. У період до 1917 року досить часто одні й ті самі короткі інформаційні замітки, з мінімальними відмінностями у фразуванні або навіть без таких, з'являлися одночасно у двох або більше газетах. Інформаційних агенцій, які спеціалізувалися на київських новинах, у той час не існувало; тож або один і той самий кореспондент міг працювати одночасно на різні газети, або між редакціями існувала домовленість про обмін матеріалами. Це очевидний випадок, коли різні джерела жодним чином не можна вважати незалежними; існують менш явні випадки, що вимагають ретельнішого аналізу.

Певні аспекти нашого дослідження вимагають безпосереднього застосування *математичних* методів. Найбільш характерний приклад — аналіз еволюції тарифів на міському транспорті. Розмінна монета і в Російській імперії, і в СРСР, і в сучасній Україні зветься однаково — копійка — проте абсолютно очевидно, що безпосередньо порівнювати тарифи цих трьох періодів, виражені в копійках, безглуздо. Найбільш природно порівнювати співвідношення тарифів і зарплат, що дозволяє відповісти на запитання на кшталт “У які з періодів транспорт для городянина був більш доступним за ціною, в які — менше?”. (Був, хоча й короткий, проміжок часу, коли вартість проїзду трамваем із Пущі-Водиці до міста й назад перевищувала середньостатистичний денний заробіток робітника!)

Зрештою, для обробки значних обсягів інформації, що накопичилися під час роботи з джерелами, незамінними в нашому дослідженні стали методи *історичної інформатики*. Невелику частину джерел було оцифровано шляхом комп'ютерного набору тексту, а також за допомогою технології оптичного розпізнавання символів (OCR); інші — зведено в розроблену автором єдину базу даних, з індексацією за ключовими словами. Застосування такої технології дозволяє здійснювати пошук у накопиченому масиві інформації за

ключовими словами або їх комбінаціями, швидкість якого на кілька порядків перевищує швидкість традиційного пошуку (із застосуванням картотек або чогось подібного), а ефективність порівнянна з ефективністю пошуку в Інтернеті — навіть у випадках, коли текст не розпізнано. І продуктивність праці дослідника, і повнота охоплення інформації зростає такою мірою, що, на наш погляд, припустимо казати про перехід кількості в якість (результатів).

Висновки до розділу 1

Отже, стан наукової розробки теми нашого дослідження свідчить про те, що як у фактологічному, так і в концептуальному аспекті історії київського міського транспорту наявні значні лакуни. Проаналізувавши наявну історіографію, доходимо висновку, що багато ключових дат і фактів, які стосуються ранньої історії транспорту, потребують уточнення. Навіть щодо найважливіших дат — початку експлуатації конки, електричного трамвая, автобуса — у публікаціях, як раннього періоду, так і сучасних, трапляються розбіжності. Лише поверхово вивчена історія приміських трамваїв; дуже мало відомо про функціонування транспорту в кризові періоди; недостатньо досліджена історія тролейбуса й автобуса. Питання про те, яким чином розвиток транспорту впливав на розвиток міста, та які нові умови, проблеми й конфлікти для городян створила поява громадського транспорту, ставилися й вирішувалися у світовій історіографії — але не стосовно Києва. Такі питання, як, приміром: “Що означала для киян поява міського транспорту, які проблеми вона розв’язала, а які створила?”; “Як, на прикладі Києва, взаємодіяло приватне підприємство з містом та його мешканцями?”; “Як відбилася на функціонуванні київського транспорту його націоналізація, тобто перехід до стану міського підприємства?”, не тільки не розв’язано, але фактично й не поставлено. Так само відсутні дослідження основних тенденцій та проблем

функціонування київського транспорту в наш час — наявна інформація тут обмежується фактологією.

Розробка обраної теми лишається актуальною, бо дозволяє краще та точніше зрозуміти процеси та конфлікти, що мали місце в минулому та наявні в сучасному місті; це, своєю чергою, поглиблює цілісне розуміння історії самого міста, взаємодії його структур із мешканцями тощо.

Джерельна база дослідження є вельми різноманітною й дозволяє вивчити поставлені проблеми в різних аспектах. Найінформативнішими є неопубліковані архівні матеріали, переважна більшість яких вводиться до наукового обігу вперше. Матеріали періодичної преси суттєво доповнюють архівні джерела, розкриваючи ситуацію з точки зору містян (чиї інтереси транспортні підприємства мають задовольняти у першу чергу). Мемуари, свідчення очевидців у нашому випадку відіграють загалом другорядну роль, але подекуди вдало заповнюють пробіли, що їх залишають інші джерела; насамперед це, звісно, стосується побутового аспекту функціонування транспорту, питань, пов'язаних із взаємостосунками між транспортною системою та пасажирями. Загалом, наявні джерела практично не залишають “білих плям” ані в фактичній частині, ані в плані можливостей для аналізу та узагальнення.

Методологія цього дослідження базується як на загальноісторичних принципах (історизм, системність, проблемно-хронологічний та хронологічно-проблемний підхід), так і на методах, що є важливими з огляду на конкретну проблематику, яка тут вивчається. Дослідження має міждисциплінарний характер. Застосовані методи належать до різних наук, зокрема не гуманітарних. Задля аналізу кількісних даних (чисельність рухомого складу, пасажиропотоки, тарифи тощо) знадобилися математичні методи; у роботі з великим масивом інформації, насамперед корпусом газетних джерел — комп'ютерні технології. Завдяки залученню такого методологічного інструментарію вдалося виявити значну кількість досі невідомих фактів,

узагальнити їх та проаналізувати основні тенденції еволюції системи, що розглядається. Розроблена нами методика роботи з газетними джерелами — поєднання точкового пошуку та сканування за безперервним діапазоном дат — багаторазово прискорила процес якісної обробки масиву інформації і дозволила виправити значну кількість помилок, наявних у попередніх розвідках. Позаяк ідеться про еволюцію транспортної системи, важливими конкретними аспектами системного підходу є: по-перше, ідентифікація основних етапів цієї еволюції й трансформацій системи, що являють собою межі цих етапів; по-друге, виявлення позитивних зворотних зв'язків, що, як у будь-якій системі, є важливими чинниками еволюції.

Схарактеризовані вище методи дослідження дозволили нам комплексно вивчити становлення та розвиток транспортної системи міста Києва, розв'язати всі поставлені наукові завдання, а також визначити напрямки подальших досліджень з цієї тематики.

РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА МІСТА В ДОРАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД (1891–1918)

2.1. Перші проєкти міського транспорту в Києві

Міський громадський транспорт є однією з невіддільних рис сучасних міст. Коли чисельність та/або густина населення перевищує певний критичний поріг, у місті виникають “центри тяжіння” (місця компактного проживання населення, райони з високою концентрацією робочих місць, райони, де розташовані магазини, ринки, місця проведення дозвілля тощо). Це, поряд зі зростанням розміру міста, призводить до різкого зростання попиту на пасажирські перевезення й до появи стабільних пасажиропотоків за більш-менш фіксованими маршрутами — “транспортними коридорами”. Тоді стає економічно вигідно створювати підприємства, основною функцією яких є транспортування пасажирів уздовж таких маршрутів, за тарифами, які може собі дозволити більшість працюючого населення. Так у містах зароджується громадський транспорт. Поява в тому чи іншому місті першого маршруту міського транспорту є знаковим етапом у розвитку самого міста — моментом, коли місто в певному сенсі переходить у нову якість.

Описані вище умови, що визначили необхідність у громадському транспорті, склалися в Києві в середині XIX століття²⁷⁷. У першій третині цього століття три до того значною мірою автономні частини міста — Поділ (який відбудували практично заново після великої пожежі 1811 року), Верхнє місто й Печерськ, а також передмістя (Лук’янівка, Татарка, Куренівка та ін.) сполучили між собою в рамках єдиної містопланувальної системи, за планом, розробленим тодішнім головним архітектором Києва Андрієм Меленським²⁷⁸. Зокрема, з’явилася магістраль, що з’єднала Поділ з Печерськом — майбутня

²⁷⁷ Mashkevich, S. V. Genesis of Public Transport in Kiev // Black Sea. Scientific Journal of Academic Research. Tbilisi, Georgia. 2018. Vol. 39. Issue 1. P. 43.

²⁷⁸ Павленко Ю. В. Нарис історії Києва. Київ, 2003. С. 233.

Олександрівська вулиця (нині Сагайдачного — Володимирський узвіз — Грушевського). Тоді ж, у 1830-х роках, починається забудова Хрещатої долини, у напрямку від дніпровських схилів до нинішньої Бессарабської площі. Будівництво на Хрещатику різко інтенсифікувалося у зв'язку з ухваленим у 1837 році новим проектом планування і забудови Києва, автором якого був Вікентій Беретті²⁷⁹. Ще одним чинником, що вплинув на структуру тодішнього міста, стало розпочате в 1831 році (після російсько-турецької війни 1828–1829 та польського повстання 1830–1831 років) будівництво нової Печерської фортеці. Жителям місць, що відійшли під саму фортецю й еспланаду (порожній простір перед фортецею), надали для забудови вільну територію на лівому березі Либеді, уздовж нинішніх вулиць Антоновича та Великої Васильківської, що отримала назву Нової Забудови²⁸⁰.

Таким чином сформувався приблизно паралельний Дніпру транспортний коридор “північ-південь” (Поділ — Хрещатик — Нова Забудова). Фактично всі ранні проекти київського міського транспорту були орієнтовані або на обслуговування пасажиропотоку в цьому коридорі, або на з'єднання якогось пункту в коридорі з одним із пасажироутворюючих об'єктів поза ним²⁸¹. Основними такими об'єктами були відкритий у 1869 році залізничний вокзал, а також базари (Сінний, Лук'янівський, Єврейський).

Заради повноти згадаємо, що міжміський транспорт у Києві з'явився набагато раніше, ніж внутрішньоміський. Згідно з Височайшим затвердженням від грудня 1834 року, київський купець Киселівський організував “Контору первоначального заведенія дилижансов и транспортов”. У червні 1835 року дилижанси почали двічі на тиждень відправлятися з Києва до Санкт-Петербурга через Москву. “Желая, чтобы заведение сие, как новый опыт непременно попечения Правительства о здешнем крае, сделалось

²⁷⁹ История Киева. Т. 2. Киев периода позднего феодализма и капитализма. Киев, 1984. С. 129.

²⁸⁰ Иконников В. С. Киев в 1654–1855 гг. Исторический очерк. Киев, 1904. С. 157.

²⁸¹ Машкевич С. В. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 41. С. 33–43.

известным всем жителям Киевской губернии, и что бы всякий мог воспользоваться выгодами, которые заведение сие представляет, для скорого и дешевого переезда, — говорилось в імператорському указі 20 липня (1 серпня за новим стилем) 1835 року, — п р и к а з а л и: о объявлении жителям здешней Губернии, о заведении в Киеве дилижансов, с приложением экземпляров росписания цен местам в отправляющихся из Киева дилижансах предписать всем здешней Губернии Градским и Земским Полициям указами”²⁸². З характеристикою переїзду як “дешевого” навряд чи можна погодитися. У диліжансі Київ — Москва, що прямував за поштовим трактом через Глухів, Орел і Тулу, було сім місць; чотири з них продавалося по 125 рублів, одне за 85 і два — по 75 рублів. Місця від Москви до Санкт-Петербурга коштували від 50 до 90 рублів; таким чином, тариф від Києва до Санкт-Петербурга становив від 125 до 215 рублів²⁸³. Середня зарплата київського робітника на той час становила 3–5 рублів на місяць²⁸⁴.

Перший відомий нам проєкт міського транспорту в Києві відноситься до 1848 року, коли відставний майор Мартинов звернувся до влади за дозволом “учредить в г. Киеве омнибусы” (пасажирські карети; саме слово “omnibus” в перекладі з латинської означає “для всіх”). В “Указе Его Императорского Величества из Киевского Губернского Правления Киевской городской думе” від 17 (29) грудня 1849 року йдеться: “Приказали: об упомянутом разрешении Г. Генерал-Губернатора, дав зная киевскому Старшему Полицеймейстеру, предписать, объявив об оном отставному майору Мартынову, дозволить ему содержать в Киеве на городской бирже крытые экипажи как то кареты фаэтоны и коляски, а в зимнее время возки <...> со взиманием за своз пассажиров платежа определенного в предоставленной им полицеймейстером таксе т.е. за кареты и фаэтоны в сутки 4 р. не менее двух часов по 75 к. [вочевидь, за годину. — С. М.] не менее часу 1 р. каковую таксу он

²⁸² ДАКО. Ф. 1. Оп. 236. Спр. 2963. Арк. 1–2.

²⁸³ ДАКО. Ф. 1. Оп. 236. Спр. 2963. Арк. 9.

²⁸⁴ Павленко Ю. В. Нарис історії Києва. Київ, 2003. С. 244.

полицеймейстер распорядился для повсеместного сведения выставить в приличных для сего местах”²⁸⁵. Таким чином, судячи з усього, фіксованих маршрутів не передбачалося; омнібуси мали виконувати функцію багатомісних таксі. Подальша доля цього проєкту невідома.

17 (29) грудня 1868 року розпочався рух поїздів Києво-Курської залізниці від станції Бровари, в 20 верстах від Києва (дістатись міста поїзди ще не могли, оскільки не було добудовано залізничний міст через Дніпро). Для підвезення пасажирів до поїздів організували рух диліжансів. Спочатку їх було занадто мало; за свідченням газетного репортера в січні 1869 року, “пассажирам хотя и предлагаются экипажи для переезда от Киева до вокзала железной дороги в Броварах и обратно, но, если пассажир не захватит вовремя места в экипаже[,] то должен его ожидать день, а нередко даже два дня и более”²⁸⁶. Попит, втім, швидко породив пропозицію: число диліжансів, що курсували між Києвом і Броварами, незабаром збільшилося. У тому ж січні з Подолу, від приміщення поштового відомства на Олександрівській вулиці, відправлялося три рейси на Бровари, о 9-й, 10-й та 11-й годині ранку (єдиний щоденний поїзд відходив з Броварів до Курська о 3-й годині дня). Проїзд у такому диліжансі коштував 1 руб. 50 коп. за внутрішнє місце, 1 руб. за зовнішнє (для порівняння, проїзд у поїзді від Броварів до Курська коштував від 5 руб. 19 коп. у третьому класі до 12 руб. 45 коп. у першому). Пасажир, який купив квиток, міг безкоштовно провозити до пуда (16,4 кг) багажу; понад цю норму стягувалося по 1 копійці за фунт (410 г)²⁸⁷. У лютому “пассажирські екіпажі Світланіна” стали відправлятися до Броварів від будинку Сніжки у церкви Різдва, на нинішній Поштовій площі²⁸⁸. Необхідність у цих диліжансах відпала в серпні 1869 року, коли залізницю продовжили до Дніпра (рух від нової станції Дніпро, в районі нинішньої платформи “Лівий берег”, відкрився

²⁸⁵ ДАК. Ф. 17. Оп. 2. Спр. 1455а. Арк. 4–4зв.

²⁸⁶ Киевская хроника. 12 января 1869 // Паровоз. 1869. 12 января. № 4. С. 2.

²⁸⁷ Из Киева, на Подоле <...> // Паровоз. 1869. 14 января № 5. С. 2.

²⁸⁸ Пассажирские экипажи Светланина <...> // Паровоз. 1869. 11 февраля. № 17. С. 2.

30 серпня²⁸⁹). Тепер пасажирів до поїздів доставляли пароплавами з Подолу. 1 (13) листопада того ж року контора екіпажів Світланіна відкрила рух диліжансів між Києвом і Житомиром (відправлення щодня о 3-й годині дня від того ж будинку Сніжки). Крім регулярних рейсів, вона пропонувала своїм пасажирам “легкие экипажи для экстренных поездов [sic] на разные тракты” — за сучасними поняттями, міжміське таксі²⁹⁰.

Імовірно, саме у зв'язку з майбутнім приходом до Києва залізниці вперше постало питання про організацію міського рейкового транспорту — кінної залізниці. Окрім перевезення пасажирів, новий транспорт мав сприяти перевезенню вантажів, що доставлялися до Києва міжміською залізницею. “Подумаем[,] чего мы можем пожелать себе в новом году; — т. е. пожелать собственно Киеву и киевлянам, — писав кореспондент газети “Паровоз” у замітці з нагоди нового 1869 року. Можем пожелать железно-конной дороги, от товарной станции железной дороги до подольской пристани, и город будет иметь от этой дороги громадную пользу. Не дурно было бы устроить ее на счет городского капитала; одна эта дорога могла бы поправить наши городские финансы <...>”²⁹¹. Дійсно, транспортні підприємства в ті роки обіцяли непоганий прибуток їх засновникам. Траса майбутньої вантажної конки, на думку авторів газети, мала проходити від пасажирської станції (вокзалу) до товарної станції й далі дніпровською набережною до Подолу. При цьому пропонувалося прокласти міську конку так, щоб залізничні вагони могли рухатися її рейками — уникаючи таким чином необхідності перевантажувати товари з залізниці на конку. “Если бы город принял на себя устройство железно-конной дороги, — вів далі кореспондент, — то само собою, что киевские городские доходы в самое короткое время представили бы миллионную цифру”²⁹².

²⁸⁹ Мы получили по телеграфу из Курска <...> // Киевлянин. 26 августа 1869. № 100. С. 2.

²⁹⁰ Контора экипажей Светланина <...> // Паровоз. 1869. 24 октября. № 114. С. 3.

²⁹¹ Киев. 5 января, 1869 г. // Паровоз. 1869. 5 января. № 2. С. 1–2.

²⁹² Киев. 18 февраля, 1869 г. // Паровоз. 1869. 18 февраля. № 20. С. 1–2.

Місто, однак, не робило жодних конкретних кроків у цьому напрямку. Водночас, у другій половині 1869 року група підприємців — поміщики Корчаков-Сивицький, Карпенко й Родзянко звернулися до Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора князя Дондукова-Корсакова з клопотанням “о предоставлении им права проложить железно-конную дорогу от Днепро-Подольской пристани в г. Киеве, чрез урочище Глубочицу до вокзала Киево-Балтской железной дороги и от Киевских триумфальных ворот, чрез Житомир, до Бердичева”²⁹³. Маршрут по місту мав бути таким: від дніпровської пристані на Подолі, на північ уздовж берега Дніпра, потім уздовж канави (сучасні Верхній і Нижній Вали), повз Житній базар, Глибочицею, до вокзалу й далі Жилянською вулицею до Хрещатика²⁹⁴. У жовтні 1869 року генерал-губернатор спрямував їх прохання міністру шляхів сполучення генерал-майору графу Володимиру Бобринському, і в листопаді надійшла відповідь: міністр не заперечував проти проведення гілки кінної залізниці від пристані до вокзалу, пропозицію ж стосовно лінії на Житомир і Бердичів відхилили²⁹⁵. Отже, тепер ішлося тільки про лінії по місту. Підприємці запропонували назву для свого підприємства: “Киевская Городская железно-конная дорога”. Відзначимо, що в 1871 році вийшов друком “План города Киева с линиями железно-конной дороги”, на якому був показаний цей проект, у вигляді двох ліній — Глибочицької (від вокзалу до набережної через Глибочицю) і Хрещатицької (від вокзалу через Жилянську і Хрещатик до Царської (нині Європейської) площі)²⁹⁶.

У лютому 1870 року закінчилося будівництво залізничного мосту через Дніпро, головним конструктором якого був інженер-капітан Аманд Струве. (На ознаменування своїх заслуг з будівництва мосту Струве був підвищений в чині відразу на два ступені: Височайшим наказом від 26 лютого (10 березня)

²⁹³ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 563. Спр. 172. Арк. 1–1зв.

²⁹⁴ Київ. 20-го октября 1869 г. // Паровоз. 1869. 20 октября. № 112. С. 1.

²⁹⁵ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 563. Спр. 172. Арк. 6–6зв.

²⁹⁶ План города Киева с линиями железно-конной дороги. НБУВ, картографічний відділ, № 14525.

він був проведений в підполковники та полковники²⁹⁷.) Тепер поїзди з лівого берега могли прибувати до київського вокзалу. Тож траса конки біля вокзалу набувала повного сенсу. Одразу ж після цього, у березні, київські газети передрукували статтю з петербурзької газети “Голос” про майбутнє проведення в Києві кінної залізниці, потенційним будівельником якої називали новоспеченого полковника Струве²⁹⁸.

Однак у липні того ж 1870 року Міністерство шляхів сполучення повернуло генерал-губернатору проекти Корчакова-Сивицького і К°, заявивши, що ці проекти “найдены до того неполными, что обсуждение их в техническом отношении не возможно”²⁹⁹. Корчаков-Сивицький доповнив проект з урахуванням вимог Міністерства. Новий проект розглянула комісія з шести гласних (депутатів) новообраної міської думи, під головуванням Густава Ейсмана. Комісія знайшла і цей проект незадовільним, на що Корчаков-Сивицький заявив, що він і сам має намір його змінити. У другому варіанті проекту замість лінії Глибочицею пропонувалося продовжити лінію від Царської площі на набережну, за допомогою спуску зигзагами, і далі вести її набережною до Подолу. Нарешті, у третьому варіанті, представленому наприкінці 1871 року, замість спуску зигзагами передбачалася лінія Олександрівським узвозом, із застосуванням зубчастої рейки й локомотива. І цей проект не був схвалений ні комісією, ні думою. У 1873 році підприємець повернувся до початкового проекту — Глибочицької та Хрещатицької ліній. Проведення останньої було пов’язане з істотним технічним ускладненням. Середина головної вулиці Києва в той час служила водостоком (прообразом каналізації). Міська дума ухвалила, що підприємець, який будуватиме рейковий шлях Хрещатиком, має прийняти на себе також влаштування водостічної труби під бруківкою, поверх якої буде прокладено рейки. 15 (27) березня 1873 року дума схвалила проект договору з Корчаковим-

²⁹⁷ Корпуса военного инженеров капитан Де Струве <...> // Паровоз. 1870. 6 марта. № 22. С. 2.

²⁹⁸ Киев. 11 марта 1870 г. // Паровоз. 1870. 11 марта. № 24. С. 1.

²⁹⁹ ЦДАК. Ф. 442. Оп. 563. Спр. 172. Арк. 20.

Сивицьким, з тією умовою, щоб спершу проклали Глибочицьку лінію, а в другу чергу — Хрещатицьку, причому на побудування її разом із каналізацією підприємцю надавалася річна відстрочка. У 1875 році цей проєкт затвердило Міністерство шляхів сполучення. Корчаков-Сивицький мав намір, по укладенні договору, передати свої права та обов'язки фірмі “Гур'є і К”. Договір, однак, так і не було укладено. Згадана фірма, у кінцевому підсумку, не виявила інтересу до проєкту, а підшукати інших компаньйонів підприємцю, ймовірно, не вдалося³⁰⁰.

Наступним за хронологією став проєкт, який і призвів до першої (принаймні, задокументованої) появи в Києві суто міського громадського транспорту. 31 січня (12 лютого) 1878 року київський купець 1-ї гільдії Меєр Левін (що народився в Білорусі близько 1821 року, а станом на 1850 рік мешкав у містечку Кароліна Пінського повіту Мінської губернії³⁰¹) подав до київської міської управи прохання, в якому заявляв: “Имея намерение устроить удобные и поместительные омнибусы, которые будут ходить между Александровскою и Крещатицкою площадями [нині, відповідно, Контрактова площа і майдан Незалежності. — С. М.], честь имею донести Городской Управе, что предполагаемая мною такса за проезд в омнибусе, в один конец, будет в размере не выше десяти копеек с человека”³⁰². Отримати дозвіл на запуск омнібусів вулицями, що вже існували, було, зрозуміло, набагато простіше, ніж на будівництво в місті лінії залізниці — але й тут бюрократичні процедури зайняли більше року. Міська управа видала Левіну дозвіл лише в березні наступного року. Днем появи міського громадського транспорту в Києві стало **17 (29) червня 1879 року**, коли омнібуси, місткістю близько двадцяти чоловік кожен, пішли від Олександрівської до Бессарабської площі. Примітно, що встановлений у реальності тариф був асиметричним: за проїзд

³⁰⁰ Протокол № 26 Киевской городской думы 4 декабря 1880 года // Известия Киевской Городской Думы. 1881. № 2. С. 388–392.

³⁰¹ НИАБ. Ф. 333. Оп. 9. Д. 743. Л. 357об–358.

³⁰² ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 672. Арк. 1.

угору, від Подолу до Бессарабської площі, стягувалося 7 копійок, у зворотний бік — 6 копійок³⁰³. Для порівняння, проїзд від Подолу до Хрещатика парокінним візником, згідно з таксою, встановленою в тому ж 1879 році, коштував 50 копійок; однокінним візником — удвічі дешевше, тобто 25 копійок³⁰⁴.

Буквально через декілька днів після відкриття руху, 25 червня (7 липня), Левін знову звернувся до міської управи: “Ныне, найдя, по многократным заявлениям со стороны публики, возможность развивать омнибусное движение и по другим направлениям, покорно прошу Городскую Управу разрешить мне это”. Левін мав намір відкрити як мінімум три нових маршрути: 1) від Бессарабської до Кінної площі (у нинішнього Поліцейського скверу), 2) від Бессарабської площі до Єврейського базару (площі Перемоги), 3) від Кирилівської вулиці до Житнього базару і до вокзалу³⁰⁵. Через деякий час газети повідомили, що “теперь сообщение омнибусом производится не только между Подолом и Бессарабкой, но и дальше, до самого конца Большой Васильковской”³⁰⁶. Рух омнібусів тривав протягом наступного, 1880 року (навесні того року склали проєкт правил проїзду в них³⁰⁷). Однак 13 (25) й 15 (27) листопада того ж року санітарна комісія міської управи, за пропозицією міського голови Ейсмана, провела огляд дилижансів (омнібусів) і заявила, що “за исключением только одного дилижанса № 5, все остальные (шесть дилижансов) дилижансы найдены неудовлетворительными в санитарном отношении, так как содержатся внутри крайне грязно; что касается состояния дилижансов относительно их прочности и безопасности при езде для пассажиров, то из 5-ти дилижансов (осмотренных 15 ноября, 2 же дилижанса находились в починке и поэтому санитарною комиссией

³⁰³ С 17-го июня по Хрещатику и Александровской улице началось движение омнибусов // Киевлянин. 1879. 23 июня. № 74. С. 1.

³⁰⁴ ДАКО. Ф. 9. Оп. 1. Спр. 159. Арк. 382зв, 390.

³⁰⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 672. Арк. 4, 8.

³⁰⁶ Макаров А. Малая энциклопедия киевской старины. Киев, 2012. С. 225.

³⁰⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 776. Арк. 1–3.

осмотрены не были), только один дилижанс № 5 оказался в удовлетворительном состоянии относительно прочности, и может быть пущен в езду. Остальные же 4 дилижанса, под №№ 2, 3, 6 и 7, найдены на столько изломавшимися, что при езде угрожали пассажирам серьезной опасностью”. У результаті рух омнібусів закрили, а підприємця притягнули до відповідальності³⁰⁸.

Меер Левін був не єдиним підприємцем, що мав намір влаштувати в Києві безрейковий громадський транспорт у ті роки. У грудні 1878 року Б. Поляков подав до міської управи прохання видати йому дозвіл відкрити рух лінійок (довгих фургонів місткістю до 15 чоловік) або від Бессарабської площі до Канави (нинішні Верхній та Нижній Вали), або від тієї ж площі до Деміївки, із платою за проїзд у 10 копійок³⁰⁹. Оскільки в той час вже розглядався проєкт Левіна, дозвіл Полякову, імовірно, не видали (або він сам відмовився від своєї ідеї). У червні 1879 року мінський купець 2-ї гільдії Калман Гурвич побажав влаштувати відразу кілька маршрутів — як уздовж коридору “північ-південь” (від Контрактового будинку до Кирилівської площі; від Контрактового будинку до міського будинку на Хрещатику (будинок міської думи на Думській площі, нинішньому майдані Незалежності); від міського будинку до Кінної площі), так і поза ним (від Бессарабської площі до Єврейського базару та вокзалу; від Андріївської церкви до університету), також із 10-копійчаним тарифом. Йому відмовили в дозволі, як такому, що не має права на проживання в Києві³¹⁰.

Ще один подібний проєкт увінчався успіхом. 17 (29) листопада 1882 року титулярний радник Василь Іванов подав до управи прохання дозволити йому влаштування лінійок у два коні, на 10 пасажирів, за маршрутом від міського будинку до жандармських казарм на Московській вулиці, на Печерську, з тарифом 5 копійок та інтервалом руху дві години

³⁰⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 672. Арк. 11–13.

³⁰⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 672. Арк. 3.

³¹⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 672. Арк. 6–7.

(всього мало відбуватися шість оборотних рейсів — перший з Печерська о 8-й годині ранку, останній з Хрещатика о 7-й вечора). Дозвіл видали всього через вісім днів. Іванов отримав парокінний ярлик, який служив безпосереднім дозволом на перевезення пасажирів, 13 (25) грудня. У травні наступного, 1883 року Іванов звернувся до управи з проханням тимчасово змінити маршрут своєї лінійки: “Желая устроить более удобное сообщение для господ офицеров, живущих на Сырце, и для дачных жителей, покорнейше прошу мою линейку, обращающуюся между Печерском и Крещатиком, посылать ездить между Владимирской улицей (угол Бульварной) и дачей Стрельной. Имея в виду, что на Печерске, по случаю каникулярного времени и выступления войск в лагеря, для линейки особенной работы не будет”. Дозвіл на таку зміну йому видали³¹¹. Подальша доля підприємства Іванова невідома.

У червні 1888 року київський купець Федір Хлебов подав прохання про влаштування сполучення лінійками з “дач[ей] г. Козловского на 3-й версте по шоссе под фирмою «Стрелка»”. Ймовірно, йдеться про ту саму дачу, згадану вище як “Стрельна”, бо відомо, що дача Козловського знаходилася на Сирці³¹². Хлебов на той час отримав дозвіл на “устройство общественного увеселения” на дачі Козловського, й основною метою його підприємства була доставка його ж клієнтів до місця розваги. Цим визначався специфічний розклад: відправлення від Бессарабки й Олександрівської площі кожні дві години, починаючи з 2-ї дня і закінчуючи о 2-й ночі; зі Стрелки з таким самим інтервалом від 3-ї дня до 3-ї ночі. Тариф становив 15 копійок від Галицького (Єврейського) базару, 25 копійок від Бессарабської та 30 копійок від Олександрівської площі; “провоз специально только в Стрелку и обратно; в другие же места возить не желаю”. Дозвіл Хлебову видали, з тією тільки умовою, аби останній рейс вирушав не о 3-й, а о 1-й годині ночі. Проте у вересні 1888 року пристав Бульварної дільниці доповідав київському

³¹¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 843. Арк. 1–4.

³¹² Дачник: Дачные местности вблизи г. Киева. Киев, 1909. С. 113.

поліцеймейстерові, що “купленная [Хлебовым] еще в июне месяце линейка оказалась не годною и с тех пор другой линейки не посылал до настоящего времени и публики на своей линейк[е] не перевозит”³¹³. Отже, підприємець пропустив літній сезон, коли пасажиропотік на його маршруті мав бути максимальним; судячи з усього, його підприємство так ніколи й не запрацювало.

Разом із тим, на початку 1880-х років розпочалися нові спроби організувати в Києві міський рейковий транспорт. У вересні 1880 року міський голова Ейсман оголосив думі, що “в управу начали поступать заявления разных лиц о выдаче им концессии на устройство в Киеве железно-конных дорог”. Дума вирішила запросити охочих подати свої проекти, призначивши термін до 1 (13) вересня 1881 року³¹⁴.

У жовтні 1880 року надійшла пропозиція представників компанії, що формувалася для влаштування кінної залізниці — інженер-полковника Рубана, Боне і Батайля. Підприємці мали намір побудувати дві лінії: 1) від Контрактового будинку Олександрівським узвозом, Хрещатиком, Великою Васильківською, Жилянською, Безаківською до вокзалу, 2) Мало-Житомирською і Великою Володимирською. Рубан виступав як довірена особа Корчакова-Сивицького, чиї проекти розглядалися десятиліттям раніше і який бажав тепер, як він заявляв, передати свої права на будівництво конки Рубану. Дума, втім, з’ясувала, що, оскільки контракту з Корчаковим-Сивицьким ніколи не існувало, ніяких прав останній у реальності не мав; Рубан і його компаньйони могли діяти самостійно. Міський голова заявив підприємцям, що, як і раніше, “проложение конно-железной дороги по Крещатику не мыслимо без предварительного устройства водосточной трубы на этой улице”,

³¹³ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 1120. Арк. 1–5.

³¹⁴ Протокол № 17 Киевской городской думы 18 сентября 1880 года // Известия Киевской Городской Думы. 1880. № 10. С. 372.

і підприємці знайшли можливим прийняти на себе будівництво такої труби, за умови субсидії від міста³¹⁵.

Дума створила спеціальну комісію, на чолі з міським головою, яка передусім задалася трьома питаннями: 1) Чи задовольняє проєктована лінія потребам жителів? 2) Чи можливе проведення кінної залізниці Олександрівським узвозом? 3) Чи зручно проведення такої залізниці Хрещатиком? З першого питання комісія висловила побажання стосовно продовження ліній до базарів: Житнього, Львівського (Сінного) і Галицького (Єврейського). З другого питання ухвалили рішення про можливість прокладки лінії узвозом, попід горою. З третього питання комісія одногосно підтвердила вимогу влаштування підприємцем каналізації на Хрещатику. Комісія повідомила ці міркування думі в грудні 1880 року³¹⁶. До того моменту, однак, Рубан і компаньйони змінили свою думку. “Устройство в г. Киеве конно-железных дорог, — заявляли вони, — при его разбросанности и сильно гористом положении, сопряжено с исключительными затруднениями <...> Ближайшее изучение топографических особенностей г. Киева только усилило в предпринимателях сознание тех трудностей, которые придется преодолеть, при выполнении их предприятия и еще более выяснило как значительность затрат необходимых для выполнения работ по устройству tramways, так и дороговизну эксплуатации уже построенных путей”³¹⁷. (Відзначимо, що слово “tramway” тоді вживалося в англійській і французькій мовах в значенні “кінна залізниця”: перший у світі електричний трамвай, в Берліні, з’явився лише 1881 року.) Посилаючись на ці труднощі, Рубан запропонував місту звільнити підприємців від зобов’язання побудувати Хрещатицький водостік. Справедливо помічаючи, що “Крещатицкая улица есть главная жизненная артерия г. Киева, центр самого оживленного движения; отказавшись от

³¹⁵ Протокол № 22 Киевской городской думы 23 октября 1880 года // Известия Киевской Городской Думы. 1881. № 1. С. 336–337.

³¹⁶ Протокол № 26 Киевской городской думы 4 декабря 1880 года // Известия Киевской Городской Думы. 1881. № 2. С. 392–395.

³¹⁷ ДАКО. Ф. 9. Оп. 1. Спр. 298. Арк. 45зв.

введения его в сеть предполагаемых конно-железных путей, придется довольствоваться разрозненными, второстепенными путями без общей между ними связи и без всякой гарантии на успех дела”, підприємці висунули компромісну ідею. Замість участі в будівництві водостоку вони були готові надати місту кредит в 100 000 рублів під 4 % річних, які місто могло погашати протягом двадцяти років, сплачуючи відсотки тільки з непогашеної суми, причому підприємці зобов’язувалися спрямовувати кошти, що місто б їм повертало, на будівництво другорядних ліній кінної залізниці. Стосовно ж Хрещатика, до вирішення питання про каналізацію пропонувалося прокласти дві колії обабіч вулиці, біля тротуарів, із тим, що згодом на вимогу міської влади підприємці перенесли б колії на середину вулиці за свій рахунок. Міська дума, однак, не змінила свою позицію³¹⁸. Переговори з Рубаном закінчилися невдало.

Ще через декілька років виникла нова ідея — про створення транспортного зв’язку Подолу з Верхнім містом найкоротшим шляхом, який пролягає крутим Андріївським узвозом. У 1884 році штабс-Капітан 42-го резервного батальйону Гуго Модль і австрійський інженер Ніколя де Балог подали до міської управи проєкт “на устрійство в Києве рельсового пути для подъема тяжестей силою пара, с Подола на Старый город” — прообразу фунікулера, вагони якого мали приводитися в рух за допомогою каната. На засіданні думи 19 (31) липня 1884 року затвердили проєкт попередньої угоди міста з Модлем і де Балогом. Підприємцям планували надати у виключне користування частину Андріївського узвозу та Боричевого Току, строком на 60 років³¹⁹. Відзначимо, що в цьому проєкті вперше сформулювали принципи, на яких, з невеликими варіаціями, згодом ґрунтувалися фінансові стосунки між містом і всіма підприємцями, що будували трамвайні лінії в Києві та його передмістях. Зокрема, підприємство забезпечувалося грошовою заставою

³¹⁸ ДАКО. Ф. 9. Оп. 1. Спр. 298. Арк. 46–48.

³¹⁹ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 182. Арк. 1–1зв.

(5000 рублів), яку підприємець сплачував місту, на випадок виникнення фінансових претензій. Далі, передбачалися процентні відрахування з чистого доходу підприємства на користь міста (2 % в другому п'ятиріччі роботи, 3 % в третьому п'ятиріччі, 4 % в четвертому, і потім 5 % до завершення концесії). Місто отримувало право викупу підприємства по закінченні 25 років, за суму, що дорівнювала десятиразовому середньорічному чистому доходу за п'ять років, що передували викупу. По завершенні всього 60-річного терміну концесії підприємство (якби до цього часу викуп не відбувся) переходило у власність міста безоплатно. Нарешті, місто зобов'язувалося на час дії концесії не видавати третім особам дозволу на влаштування інших підприємств подібного роду, на просторі між Олександрівським і Вознесенським узвозами³²⁰.

У листопаді 1884 року дума затвердила попередній проєкт статуту майбутнього “Товариства Київського парового підйому”³²¹. Засновниками товариства були не самі Модль і де Балог, а десять підприємців — в їх числі Абрагамсон і Гретер (імовірно, Артур Абрагамсон, майбутній будівничий київського фунікулера, і Яків Гретер, засновник нинішнього заводу “Більшовик”)³²². У січні наступного року проєкт подали губернатору³²³ й потім генерал-губернатору³²⁴. Губернська влада не стали чинити перешкод, однак петербурзькі інстанції відкинули технічний проєкт. У квітні 1885 року Технічно-Будівельний Комітет при Міністерстві внутрішніх справ повідомив генерал-губернатора, що “проєкт не может быть, в настоящем виде, подвергнут надлежащему обсуждению, за отсутствием в нем не только необходимых технических условий, но даже удостоверения в целесообразности предприятия как в техническом, так и в эксплуатационном

³²⁰ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 182. Арк. 13–13в.

³²¹ Протокол № 24 заседания Киевской городской думы 15 ноября 1884 года // Известия Киевской Городской Думы. 1885. № 1. С. 352.

³²² Протокол № 44 заседания Киевской городской думы 8 мая 1886 года // Известия Киевской Городской Думы. 1886. № 7. С. 198.

³²³ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 182. Арк. 33.

³²⁴ ДАКО. Ф. 1. Оп. 330. Спр. 371. Арк. 1.

отношениях”³²⁵. Модль і де Балог внесли до проєкту зміни, після чого, в жовтні 1885 року, Міністерство внутрішніх справ видало дозвіл на влаштування підйому³²⁶. Проте цьому підприємству не судилося здійснитися. Засновники не погодилися зі змінами, які Міністерство зажадало внести в проєкт статуту Товариства, і відмовилися від його започаткування³²⁷.

Для повноти згадаємо про заяву підприємців Соколовського, Горчакова та інших, які бажали взяти на себе влаштування кінної залізниці; ця заява розглядалася думою у квітні 1884 року³²⁸. Жодних інших відомостей про цей проєкт у нашому розпорядженні немає.

Нарешті, в червні 1885 року міська дума дала старт процесу, який шістьма роками пізніше привів до успішного здійснення проєкту київської міської залізниці. 15 (27) червня ухвалили “проєкт условия на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог в г. Киеве”; терміном для явки охочих призначили 30 вересня (12 жовтня) того ж року³²⁹. У проєкті фігурували траси майбутніх ліній конки, насамперед вокзал — Глибочиця — Дніпро. Оскільки на той момент ще велася робота над проєктом парового підйому по Андріївському узвозу, то зв’язати Хрещатик з Подолом передбачалося не найкоротшим шляхом, через Олександрівський узвіз, а за допомогою лінії Трьохсвятительською або Михайлівською вулицею, яка з’єднувалася б із цим підйомом. Коридор “північ-південь” покривався лініями від Царської до Кінної площі, а на Подолі — від Контрактового будинку до Кирилівських закладів; рейкового шляху Олександрівським узвозом не планувалося. Окрім цього, передбачалися лінії Бібіковським бульваром (бульвар Шевченка) до вокзалу, Великою й Малою Жандармськими (Саксаганського), Бульварно-Кудрявською. Установили також пасажирські тарифи. Вся мережа розбивалася

³²⁵ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 570. Спр. 51. Арк. 8–8зв.

³²⁶ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 1. Арк. 485.

³²⁷ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 570. Спр. 51. Арк. 26.

³²⁸ Протокол № 7 заседания Киевской городской думы 2 апреля 1884 года // Известия Киевской Городской Думы. 1884. № 5. С. 105.

³²⁹ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 1. Арк. 292–295зв.

на тарифні дільниці, з таким розрахунком, щоб плата за проїзд становила в середньому 2½ копійки за версту в першому класі і 1½ копійки в другому класі (на другому поверсі, на так званому імперіалі)³³⁰.

У наступні місяці проєкт зазнав певного перероблення³³¹. Зокрема, вже на етапі прийняття проєкту в думі почали лунати пропозиції щодо проведення лінії конки Олександрівським узвозом і продовження траси від Кінної площі до Либеді, для створення зв'язку з Курсько-Київською залізницею³³².

У березні 1886 року підбили підсумок оголошеному конкурсу претендентів. З'явилося три претенденти, які надали свої проєкти кінних залізниць: 1) Струве й Козлянінов³³³; 2) Товариство “Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода”³³⁴; 3) знову Модль і де Балог³³⁵. Всі підприємці надали, крім проєктів, призначені думою застави в 10 000 рублів. Однак Каналізаційна комісія міської управи, яка викликала претендентів для попередніх переговорів, зробила висновок про “решительн[ую] невозможност[ь] прийти к соглашению, так как поверенные предпринимателей, со стороны Струве — г. Фабрициус и со стороны Брянского завода — Фохт, как надо полагать, сойдясь между собою, представили, по главным пунктам проєкта, почти одинаковые новые предложения, с таким уже уменьшением выгод для города от конно-железных дорог, против первоначальных своих условий, что Канализационная Коммисия решила прекратить всякие дальнейшие переговоры с означенными предпринимателями”. Переговори з Модлем і де Балогом також зайшли у глухий кут, позаяк полковник Анерт, що вніс за них заставу, згодом “не сошелся с своими компаньонами и требует ныне возвращения ему залога”. В

³³⁰ Проект условий на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог в г. Киеве // Известия Киевской Городской Думы. 1885. № 5. С. 1–27.

³³¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 1006. Арк. 95–107зв.

³³² Протокол № 15 экстренного заседания Киевской городской думы 15 июня 1885 года // Известия Киевской Городской Думы. 1885. № 11. С. 270–273.

³³³ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 1006. Арк. 26–49.

³³⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 1006. Арк. 16–24зв, 130–146.

³³⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 1006. Арк. 1–3а, 147–170зв.

результаті дума постановила припинити переговори з усіма підприємцями й повернути їм застави³³⁶.

Проте пізніше в тому ж році до управи надійшло дві пропозиції: змінений проєкт того самого Струве й новий проєкт групи дванадцяти капіталістів. Порівняльний аналіз виявив помітні переваги пропозиції Струве. Він передбачав мережу більшої довжини, менший у порівнянні з конкурентами тариф (5 копійок проти 6, в першому класі за одну дільницю), і, нарешті, як зазначили під час обговорення, “иметь городу дело с одним предпринимателем и при том с таким лицом, как г. Струве, уже известным Киеву по прежней своей деятельности, несравненно удобнее, чем иметь дело с 12-ю предпринимателями, в числе которых есть влиятельные, по своему общественному положению, люди, могущие оказать давление на Думу при практическом исполнении предприятия”. 29 вересня (11 жовтня) 1886 року дума переважною більшістю голосів (34 проти 3) прийняла до розгляду проєкт пропозицій Струве³³⁷.

Наприкінці того й на початку наступного року умови уточнили. По-перше, Струве запросив дозволу сформуванню необхідний для підприємства капітал шляхом утворення компанії і випуску облігацій (за які місто не несло би жодної відповідальності). Такий дозвіл йому надали в грудні 1886 року³³⁸. По-друге, вказуючи на потенційну необхідність застосування, крім кінної тяги, “также и других двигателей, механических или паровых, на крутых подъемах городских улиц”, він клопотав про можливість переглянути тарифну мережу по ходу реалізації проєкту³³⁹. Нарешті, також за ініціативою Струве, дума погодилася змінити маршрут майбутньої лінії від Хрещатика до

³³⁶ Протокол № 7 екстренного засідання Київської городської думи 13 марта 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1886. № 4. С. 109–110.

³³⁷ Протокол № 25 екстренного засідання Київської городської думи 29 сентября 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1886. № 10. С. 392–395.

³³⁸ Протокол № 32 екстренного засідання Київської городської думи 29 декабря 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 2. С. 549.

³³⁹ Протокол № 1 засідання Київської городської думи 15 января 1887 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 2. С. 5–9.

присутственних місць, направивши її, замість Трьохсвятительської вулиці, менш крутою Михайлівською. 18 лютого (2 березня) 1887 року дума затвердила попередню умову на влаштування інженер-генерал-майором Струве кінних залізниць, і 7 (19) березня того ж року було підписано попередній контракт. Струве зобов'язався протягом п'яти років побудувати 24,4 версти (близько 25 км) рейкового шляху: протягом перших трьох років — лінії 1) від Кирилівської площі через Поділ, Олександрівський узвіз, Хрещатик і Велику Васильківську до Либеді (тобто коридором “північ-південь”), 2) від Хрещатика Фундуклеївською (Богдана Хмельницького) і Бібіковським бульваром до Кадетського шосе (у нинішнього Повітрофлотського мосту); 3) від Думської площі Михайлівською, Великою Житомирською та Львівською до Лук'янівської площі; за наступні два роки — 4) від Царської площі до Печерської гімназії (на нинішній площі Слави), 5) Безаківською вулицею до вокзалу; 6) від Шулявської площі (неофіційна³⁴⁰ назва нинішньої площі Толстого) Шулявською (Толстого) та Володимирською вулицями до Великої Житомирської; 7) від Володимирської Ярославовим Валом до Львівської площі; 8) від Великої Васильківської Жандармською до Бібіковського бульвару^{341,342}. Він вніс до міської каси заставу в розмірі 30 000 рублів, як фінансову гарантію.

Єдиною істотною перешкодою на шляху до практичної реалізації проекту залишалось питання про каналізаційну трубу на Хрещатику. Затвердженою попередньою умовою передбачалося дві колії по обидва боки Хрещатика, що дозволило б відкласти питання про каналізацію. Однак губернське начальство вказало на необхідність “устройства на Крещатицкой улице трубы для спуска атмосферных вод и проложения за тем пути по середине улицы, для обеспечения свободной экипажной езды”. Вартість

³⁴⁰ Машкевич С. В. Улицы Киева. Ретропутешествие. Харьков, 2018. С. 91.

³⁴¹ Протокол № 5 заседания Киевской городской думы 18 февраля 1887 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 4. С. 63–65.

³⁴² Предварительное условие // Известия Киевской городской думы. 1887. № 4. С. 1–3.

влаштування такої труби оцінювалася в 180 000 рублів. Струве не погоджувався прийняти цю витрату на свій рахунок, але й місто не могло відшукати таку суму, не вдаючись до обтяжливої позики. При цьому і дума, і підприємець усвідомлювали, що “с исключением Крещатицкой улицы из общей сети городских железных дорог устраняется вообще возможность осуществления этих дорог в г. Киеве”. Виник, таким чином, реальний ризик третього за сімнадцять років зриву плану організації рейкового міського транспорту в Києві — перші дві пропозиції, Корчакова-Сивицького й Рубана, як ми бачили вище, не були реалізовані через цю ж проблему. Дума ухвалила звернутися до губернатора з клопотанням про відокремлення питання про влаштування труби від питання про кінну залізницю³⁴³, але, вочевидь, без успіху.

Нарешті, у жовтні 1888 року дума одногосно ухвалила ініціювати проєкт будівництва каналізації, що дозволило б Струве розпочати будівництво конки. Однак тепер сам Струве відмовився укласти контракт — заявивши, що йому треба прокласти рейки навесні 1889 року, тоді як каналізація буде готова в кращому випадку восени того самого року. Він зажадав від міста гарантії вчасної побудови каналізації, наголосивши, що інакше вимагатиме повернення йому застави, бо зрив контракта відбудеться не з його провини³⁴⁴.

Тільки тоді дума вжила рішучих заходів. Створили міську комісію з нагляду над питанням каналізації, яку очолив відомий архітектор Володимир Ніколаєв. Проєкт хрещатицької каналізації розробив інженер Олексій Термен. Будівництво тепер оцінювалося лише в 116 000 рублів³⁴⁵. Оголосили конкурс, і вже в листопаді виявили переможця: акціонерне товариство купців Лейзера

³⁴³ Протокол № 36 засідання Київської міської думи 12 листопада 1887 року // Известия Киевской Городской Думы. 1887. № 12. С. 301–312.

³⁴⁴ К устройству конно-железной дороги // Киевское слово. 1888. 17 ноября. № 535. С. 2.

³⁴⁵ Протокол № 41 засідання Київської міської думи 20 листопада 1888 року // Известия Киевской Городской Думы. 1888. № 11. С. 421–423.

Гершунова та Лур'є запропонувало ціну в 108 950 рублів, тобто навіть менше, ніж оцінка міста³⁴⁶.

Будівництво каналізації розпочалося в січні 1889 року. Загальнопоширеною практикою було починати такі роботи влітку (у будівельний сезон), але тут місто наголосило, що робота має бути здійснена терміново, саме тому, що від її успіху залежить доля контракту Струве та, відповідно, початок будівництва конки³⁴⁷. Зрештою, контракт між Струве та міською управою підписали **8 (20) липня 1889 року**³⁴⁸, коли вже не було жодних сумнівів у тому, що будівництво каналізації буде успішним (воно дійсно завершилося в серпні того самого року³⁴⁹). На цьому багаторічна робота, що передувала організації в Києві підприємства рейкового транспорту, скінчилася.

Отже, передумови появи громадського транспорту в Києві склалися до середини XIX століття. Однак процес фактичного утворення транспортного підприємства затягнувся приблизно на двадцять років. Основною причиною такої затримки стала вимога міської думи й губернської влади пов'язати питання про будівництво рейкового шляху по Хрещатику з будівництвом каналізації під ним же. Цю проблему було розв'язано, коли міська дума усвідомила критичність становища та форсувала проєкт будівництва каналізації, що дозволило просунути питання будівництва кінного трамвая.

Разом із тим, протягом цих років провели важливу підготовчу роботу щодо врегулювання відносин майбутнього підприємця з містом. Ще до того, як визначили самого підприємця, дума розробила основні умови взаємовідносин між містом і підприємцем. Як ми побачимо нижче, саме ці

³⁴⁶ Протокол № 45 засідання Київської городської думи 10 листопада 1888 року // *Известия Киевской Городской Думы*. 1888. № 12. С. 490–491.

³⁴⁷ Протокол № 16 засідання Київської городської думи 20 квітня 1889 року // *Известия Киевской Городской Думы*. 1889. № 5. С. 340.

³⁴⁸ ДАКО. Ф. 1. Оп. 246. Спр. 45. Арк. 162–162о.

³⁴⁹ Засідання думи // *Київське слово*. 1889. 19 серпня. № 750. С. 2.

умови — особливо право на викуп підприємства — критично позначилися на функціонуванні київської трамвайної мережі.

2.2. Діяльність Товариства Київської міської залізниці

Підписання контракту між Струве та містом 8 (20) липня 1889 року уможливило перехід до нового етапу історії київського міського транспорту — практичної реалізації проєкта рейкової мережі.

Цей контракт передбачав, у § 8, що “предприниматель г. Струве имеет право договор этот, но не иначе, как в полном составе, т.е. со всеми правами и обязанностями, передать товариществу или компании на акциях”. Струве скористався цим правом, передавши договір заснованому ним же акціонерному Товариству Київської Міської залізниці зі статутним капіталом в 1 млн рублів (4000 акцій номінальною вартістю по 250 рублів кожна). Статут цього товариства було Височайше затверджено 21 грудня 1890 року (2 січня 1891)³⁵⁰. Півроку потому, **19 червня (1 липня) 1891 року**, відбулося офіційне заснування і відкриття дій Товариства; в правління були обрані А. Струве, І. Мацнев і Н. Саханський. Правління Товариства розташувалося за адресою Велика Житомирська, № 10. Напередодні цієї дати, 18 (30) червня, у присутності київського губернатора, міського голови, гласних думи і близько ста запрошених гостей відбулася церемонія закладки робіт з улаштування конки³⁵¹. Першу дільницю рейкового шляху збудували всього за місяць, і 18 (30) липня о 8-й годині вечора Великою Васильківською вулицею пройшов перший вагон конки, що віз пасажирів безкоштовно³⁵². **30 липня (11 серпня) 1891 року** відкрилося регулярне пасажирське сполучення від станції Либідь (поблизу Деміївського залізничного переїзду, район нинішньої станції метро

³⁵⁰ Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате. Санкт-Петербург, 1891. С. 346.

³⁵¹ Закладка конно-железной дороги // Киевлянин. 1891. 19 июня. № 133. С. 2.

³⁵² Вчера, в 8 час. вечера прошел по Васильковской до Крещатика первый пассажирский вагон <...> // Киевлянин. 1891. 19 июля. № 157. С. 2.

“Либідська”) до Маріїнсько-Благовіщенської вулиці³⁵³ (Саксаганського). Ця дата ознаменувала появу рейкового міського транспорту в Києві. Перший вагон провіз сімох пасажирів лінією завдовжки близько 3 верст (3,2 кілометра) за двадцять хвилин³⁵⁴.

До початку експлуатації рентабельність майбутнього підприємства викликала сумніви в місцевих капіталістів, внаслідок чого акції його розходилися з труднощами і були розподілені лише за допомогою міста, нижче номінальної вартості³⁵⁵. Але з перших же днів роботи конки вона набула великої популярності серед городян. За місяць із невеликим, з 30 липня (11 серпня) до 1 (13) вересня, конкою скористалися понад 260 тис. осіб, а її виручка перевищила 15 тис. рублів³⁵⁶. Це негайно відбилося на курсі акцій підприємства. “Как известно, на постройку конки у нас денег г. Струве найти не мог, — повідомляв газетний кореспондент, — но как только он выстроил первую линию и публика увидела первые переполненные вагоны, как вдруг деньги откуда-то взялись и г. Струве был завален просьбами «уступить несколько акций»”. Тисячу 250-рублевих акцій швидко продали за ціною 280 рублів за кожну, наступну тисячу — по 290 рублів, після чого продаж припинили³⁵⁷. Акції швидко зробилися предметом жвавої біржової гри, тобто спекуляції; до початку жовтня одна з київських міняльних контор заробила на їх перепродажу понад 50 тис. рублів³⁵⁸. За приблизно півроку роботи, з 20 червня (2 липня) по 30 грудня 1891 року (11 січня 1892), Товариство отримало 68 272 рублів доходу при 43 692 рублях витрати, закінчивши таким чином рік із чистим прибутком у 24 580 рублів³⁵⁹.

³⁵³ Конка // Киевлянин. 1891. 30 июля. № 165. С. 2.

³⁵⁴ Вчера в 7 часов утра <...> // Киевское слово. 1891. 31 июля. № 1302. С. 2.

³⁵⁵ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 18.

³⁵⁶ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 13 сентября. № 200. С. 1.

³⁵⁷ Конка // Киевское слово. 1891. 17 сентября. № 1338. С. 2.

³⁵⁸ Акции киевской городской конно-железной дороги // Киевское слово. 1891. 10 октября. № 1356. С. 3.

³⁵⁹ Отчет общества Киевской городской железной дороги // Киевское слово. 1892. 27 мая. № 1566. С. 4.

6 (18) серпня 1891 року, після закінчення будівництва колій по Хрещатику, маршрут подовжили до Царської площі³⁶⁰. 26 жовтня (7 листопада) почалася експлуатація третьої черги конки, від Олександрівської площі до Троїцької площі на Куренівці (біля нинішнього Подільського трамвайного депо)³⁶¹. 27 листопада (9 грудня) цей маршрут подовжили Олександрівською вулицею (Сагайдачного) до церкви Різдва на Поштовій площі³⁶². Таким чином закінчили будівництво першої з передбачених договором 1889 року ліній — з істотним винятком: бракувало ділянки між Царською й (нинішньою) Поштовою площами, крутим Олександрівським (Володимирським) узвозом.

Струве одразу розумів, що застосування кінної тяги на Олександрівському узвозі практично нереальне³⁶³, і ще у квітні 1890 року звернувся до міської управи за дозволом застосувати на київському трамваї електричний двигун³⁶⁴. У травні того ж року дума висловила на це принципову згоду, після чого приступили до обговорення технічних аспектів електрифікації³⁶⁵. У кінцевому підсумку Струве змушений був дати підписку про припинення роботи електричного трамвая у випадку, якщо останній створить проблеми для роботи телеграфу, телефону або безпеки жителів. Паралельно з роботами з електрифікації ухвалили рішення про експлуатацію на київському трамваї парової тяги. Пробний рейс паровоза за маршрутом Європейська площа — Либідь відбувся 7 (19) лютого 1892 року³⁶⁶, а регулярний рух почався кількома днями пізніше³⁶⁷. Нарешті, **1 (13) червня 1892 року** почалась експлуатація електричної ділянки, від Царської до Олександрівської площі³⁶⁸.

³⁶⁰ Конка // Києвлянин. 1891. 8 августа. № 172. С. 2.

³⁶¹ Управление Киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1891. 26 октября. № 1368. С. 1.

³⁶² Управление Киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1891. 27 ноября. № 1393. С. 1.

³⁶³ Машкевич С. В. История киевского трамвая как частного предприятия // Международная научно-практическая конференция “VI Международная конференция, посвященная проблемам общественных наук”. Москва, 2013. С. 60–64.

³⁶⁴ Ржонсницкий Б. Н. Трамвай — русское изобретение. Москва, 1952. С. 43–44.

³⁶⁵ ДАКО. Ф. 1. Оп. 226. Спр. 120. Арк. 1зв, 9–10.

³⁶⁶ Проба парового трамвая // Києвлянин. 1892. 9 февраля. № 40. С. 3.

³⁶⁷ Паровоз на конке // Києвлянин. 1892. 14 февраля. № 45. С. 3.

³⁶⁸ Правление киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1892. 31 мая. № 1570. С. 4.

Ця коротка (близько 1,5 км) лінія стала першою лінією електричного трамвая в Російській імперії. Природно, що вона отримала статус своєрідної “візитної картки” Києва. Наступного дня після початку руху вийшла відома коротка замітка в газеті “Киевлянин”: “Пассажи́рское движение на электрической железной дороге уже началось. Вагоны переполнены публикой, при чем многие ездят по несколько раз вверх и вниз по Александровскому спуску, интересуясь этой важной для Киева новинкой”³⁶⁹. Отже, транспорт привернув до себе увагу городян не тільки як засіб пересування, а й як свого роду атракціон, частина міського середовища³⁷⁰

Через багато років Віктор Некрасов схарактеризував Хрещатик емоційним пасажем, в якому знайшлося місце трамваю: “<...> улица как улица, ну, чуть пошире других, дома как дома, четырехэтажные, зелень довольно жалкая, посредине трамвай... Скажи нам это в 20–30-е годы, мы бы глотку перегрызли. Улица как улица? А где вы видали такие тротуары, такой ширины? Незавидные дома? А в начале улицы три восьмиэтажных дома, бывшие банки? А Бессарабка, Крытый рынок? А трамвай? Первый в России, и вагоны длинные, четырехосные, с тремя площадками, сиденья плетеные. Да что вы, ума лишились?”³⁷¹.

Отже, у 1892 році трамвайне підприємство експлуатувало одночасно кінну, парову та електричну тягу. Необхідність підтримувати різні механізми означала збільшення витрат, насамперед через необхідність утримувати значну кількість службовців. Експлуатація конки та паротягів на крутих підйомах також призводила до додаткових витрат. Як результат, Товариство закінчило 1892 рік з мінімальним перевищенням доходу (273 242 руб.) над витратами (269 959 руб.)³⁷².

³⁶⁹ Пассажи́рское движение <...> // Киевлянин. 1892. 2 июня. № 151. С. 2.

³⁷⁰ Машкевич С. В. Зародження громадського транспорту в Києві // Дні науки історичного факультету : Матеріали IV Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 5. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2011. С. 47–48.

³⁷¹ Некрасов В. П. Как я стал шевалье: Рассказы. Портреты. Очерки. Повести. Екатеринбург, 2005. С. 350.

³⁷² На днях состоялось общее собрание акционеро́в <...> // Киевское слово. 1893. 23 июня. № 1953. С. 2.

У червні 1893 року на загальних зборах Товариства, під головуванням Струве, були проведені перевибори членів правління. Тепер до його складу увійшли сам А. Струве, І. Мацнев і відомий київський капіталіст Давид Марголін. Провели реорганізацію системи правління Товариства, що мала на меті скоротити витрати на 12 000 рублів на рік.

Нові лінії трамвая відкривались досить швидко, здебільшого з випередженням графіку, прописаного в контракті Струве. 1 (13) липня 1892 року розпочався рух Лук'янівською лінією — від Думської площі Малою й Великою Житомирською вулицями до Лук'янівської площі³⁷³; 17 (29) жовтня 1892 року — лінією “Хрещатик — Кадетське шосе” (Фундуклеївською, Пироговською, Бібіковським бульваром)³⁷⁴; 10 (22) вересня 1893 року — Печерською лінією, від Царської площі до Микільських воріт (нинішня Арсенальна площа)³⁷⁵; 20 серпня (1 вересня) 1894 року — Вокзальною лінією (що відгалужувалася від Кадетської та прямувала Безаківською вулицею до вокзалу)³⁷⁶; 1 (13) лютого 1895 року — Володимирською лінією (від Караваєвської площі (площі Толстого), Караваєвською (Толстого) та Великою Володимирською до Великої Житомирської)³⁷⁷; у червні 1895 року Лук'янівську лінію подовжили до військових таборів на Сирці³⁷⁸.

Лише одна лінія, що фігурувала в контракті Струве, виявилася невдалим проектом — коротка дільниця Ігорівським провулком, від Олександрівської вулиці до набережної Дніпра. Будувалася вона заради зв'язку подільських пристаней з головною магістраллю цього району, але розрахунок, вочевидь, не виправдався. Достеменно невідомо навіть, коли тут уперше розпочався рух (кінною тягою), а відбувався він із перервами. У другій половині вересня

³⁷³ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 30 июня. № 179. С. 1.

³⁷⁴ Правление киевской городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1892. 17 октября. № 288. С. 1.

³⁷⁵ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 10 сентября. № 250. С. 1.

³⁷⁶ Сегодня, 20 августа, открывается движение электрических вагонов <...> // Киевлянин. 1894. 20 августа. № 229. С. 2.

³⁷⁷ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1895. 31 января. № 31. С. 4.

³⁷⁸ В городскую управу поступило заявление правления городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1895. 8 июня. № 156. С. 3.

1892 року Товариство КМЗ попросило в міській управі дозволу на закриття руху цією лінією, позаяк вона була малоприбутковою³⁷⁹ (отже, на той момент лінія працювала). Надалі Товариство просило думу про дозвіл *не відкривати* тут рух з 1 (13) листопада (отже, рух, вочевидь, було закрито), мотивуючи це тим, що з закриттям навігації пасажиропотоку до Дніпра взагалі не буде³⁸⁰. Згодом анонсували, що з 2 (14) лютого 1893 року рух все-таки відкривається³⁸¹... але на початку квітня того самого року повідомили, що управа запропонувала Товариству *відкрити* рух цією самою лінією, яка “не експлуатировалась до настоящего времени, ввиду весьма незначительного числа пассажиров”³⁸², а 18 (30) квітня — що рух відкрився “на днях”³⁸³. У липні Товариство вчергове звернулося до думи за дозволом “совершенно прекратить крайне слабое движение по Игорьевскому переулку, требующее непроизводительных затрат со стороны правления”³⁸⁴. Дума погодилася на закриття, але лише за умови, що Товариство продовжить Кирилівську лінію до Петропавлівської площі — на що не погодилося Товариство, і дума не надала дозволу³⁸⁵. У жовтні Товариство знов попросило дозволу закрити рух — цього разу тільки на період закриття навігації, зазначивши, що “[д]вижение по Игорьевскому переулку в сущности никому не нужно и никто не пользуется им”³⁸⁶. Це клопотання задовольнили³⁸⁷. Наступного, 1894 року, рух знову розпочався — і в травні Товариство вчергове клопотало про його закриття; цього разу дума погодилась³⁸⁸ дати дозвіл на закриття лінії, “но с тем, чтобы рельсы оставались на месте, на тот случай, если дума потребует возобновить

³⁷⁹ Ходатайство жителей Лукьяновки // Киевлянин. 1892. 20 сентября. № 261. С. 3.

³⁸⁰ Лишняя ветка городск[ой] ж[елезной] дороги // Киевлянин. 1892. 9 октября. № 280. С. 2.

³⁸¹ Правление общества киевской гор[одской] жел[езной] дор[оги] // Киевское слово. 1893. 3 февраля. № 1816. С. 1.

³⁸² Городская управа предложила правлению <...> // Киевлянин. 1893. 3 апреля. № 91. С. 2.

³⁸³ Движение конки по Игоревской ул[ице] <...> // Киевское слово. 1893. 18 апреля. № 1888. С. 2.

³⁸⁴ Заседание думы // Киевлянин. 1893. 18 июля. № 196. С. 2–3.

³⁸⁵ В заседании думы 11 мая рассматривалось ходатайство <...> // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 3.

³⁸⁶ Управление городских конных железных дорог <...> // Киевское слово. 1893. 14 октября. № 2066. С. 2.

³⁸⁷ Заседание думы // Киевлянин. 1893. 30 октября. № 300. С. 3.

³⁸⁸ Журнал № 16 очередного заседания Киевской городской думы 11 мая 1894 года // Известия Киевской городской думы. 1894. № 5. С. 296.

вновь движение”³⁸⁹. Відзначимо, що (принаймні) один з гласних думи, Юскевич-Красковський, висловив незгоду з цим рішенням, вважаючи, що дума таким чином робить товариству “подарунок” (у вигляді зменшення витрат), не отримуючи натомість нічого³⁹⁰. Як би там не було, коротка історія цього невдалого проєкту, вочевидь, тоді й закінчилася.

Динаміка еволюції трамвайної мережі за перші два з невеликим роки її функціонування наочно ілюструється цифрами місячного пасажиропотоку та виручки (див. Додаток Б). Спостерігаємо дві цілком очікувані тенденції зміни пасажиропотоку: загальне зростання та сезонні коливання (літній пік). Відкриття нових ліній або ділянок у цілому, звісно, сприяло зростанню числа пасажирів, але ефект цей, як правило, був не миттєвим, а відтермінованим. Скажімо, наприкінці жовтня 1891 року відкрилася перша черга подільської конки — але в листопаді пасажиропотік не збільшився, а зменшився. Наприкінці листопада лінію подовжили від нинішньої Контрактової до нинішньої Поштової площі — і в грудні, у порівнянні з листопадом, потік різко зріс, всупереч сезонній тенденції. Це може пояснюватись як відтермінованим ефектом відкриття першої черги (пасажири “пристосувались” до нового транспорту), так і тим, що друга черга пройшла більш населеною Олександрівською вулицею (Сагайдачного), і її запуск дав миттєвий ефект. З іншого боку, у середині жовтня 1892 року відкрили довгу лінію, що проходила однією з центральних вулиць (Фундуклеївською), а також неподалік від вокзалу та безпосередньо біля Галицького (Єврейського) базару, але три місяці поспіль після того пасажиропотік падав; отже, цій лінії на кінній тязі не вдалося “перебити” сезонне падіння.

Окремий інтерес становить середня вартість квитка (тобто виручка в розрахунку на одного пасажирів). Вона є показником того, як далеко в середньому пасажири їздили трамваем. Якби вони купували лише квитки на

³⁸⁹ В засіданні думи 11 мая рассматривалось ходатайство <...> // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 3.

³⁹⁰ Журнал № 16 очередного заседания Киевской городской думы 11 мая 1894 года // Известия Киевской городской думы. 1894. № 5. С. 319.

одну дільницю, за 5 копійок, та на дві дільниці, за 8 копійок, то середня за весь період вартість квитка 5,90 копійок означала б, що 70 % пасажирів проїздили одну дільницю, 30 % — дві дільниці. Така модель є вельми приблизною. Насправді, з одного боку, існували квитки на три й більше дільниць, що були дорожчими; тому пасажирів, які проїздили більш ніж одну дільницю, мало бути менше. З іншого боку, школярі платили лише 3 копійки за першу дільницю; це означає, що пасажирів, які проїздили більш ніж одну дільницю, мало бути більше. (Відзначимо також, що різке падіння обчисленої середньої вартості в лютому 1892 року не має раціонального пояснення. Ймовірніше за все, воно свідчить про помилку в опублікованих даних.) Більша середня вартість, природно, означає більшу середню дальність поїздки. З таблиці видно, що на літніх піках 1892 та 1893 років зростав не тільки пасажиропотік, але й середня вартість; отже, влітку пасажири їздили не тільки частіше, а й на більші відстані.

Основною ж запорукою успішної діяльності Товариства мала стати електрифікація трамвайних ліній. Перераховані вище лінії відкривалися спочатку на кінній або паровій тязі (зауважимо, що мав місце принаймні один епізод тимчасового регресу, а саме запровадження кінної тяги замість парової: сталося це восени 1895 року, на лінії від Лук'янівської площі до церкви Феодора, через відсутність у Лук'янівському парку приміщення для паротягів³⁹¹), але згодом електрифікувалися (за винятком Вокзальної лінії, яку відкрили одразу на електричній тязі). Печерську лінію, коротку та з майже таким самим крутим ухилом, як на Олександрівському узвозі, електрифікували якнайшвидше: рух електричних вагонів тут розпочався вже наприкінці жовтня 1893 року³⁹². 26 травня (7 червня) 1894 року стала до ладу нова трамвайна електростанція. Виступаючи на церемонії її відкриття, Артур Абрагамсон зазначив, що доти в Києві, по суті, провадився тільки дослідний

³⁹¹ Дела городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 28 октября. № 298. С. 3.

³⁹² По печерской линии городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1893. 21 октября. № 291. С. 3.

рух електричних вагонів — тепер же з'являється можливість влаштувати справжню мережу електричного трамвая³⁹³. Дійсно, вже через кілька днів почався рух електричних вагонів Хрещатиком, через три місяці — до вокзалу. У липні 1894 року здійснили другий випуск акцій — 2000 штук, номіналом, як і в першому випуску, у 250 рублів³⁹⁴; отже, основний капітал Товариства сягнув 1,5 млн рублів. За рахунок нового капітала (0,5 млн руб.) виконали роботи з розширення електричної мережі³⁹⁵. Останню лінію конки — Кирилівську, від Подолу до Троїцької площі — електрифікували на початку 1896 року³⁹⁶, у зв'язку з чим можна говорити про закінчення першого етапу функціонування Товариства КМЗ³⁹⁷.

На цьому етапі були побудовані всі передбачені договором 1889 року лінії, за винятком ліній Маріїнсько-Благовіщенською вулицею (рух нею відкрився 14 (26) серпня 1897 року³⁹⁸) та Ярославовим валом (тут довелося чекати 1910 року), а фінансове становище трамвайного підприємства остаточно стабілізувалося. На порядку денному повстало питання про подальше збільшення капіталу. На надзвичайних зборах акціонерів Товариства у квітні 1895 року ухвалили здійснити третій випуск акцій — знову 2000 штук по 250 рублів кожна. За заведеним тоді порядком, правління Товариства звернулося до Київського, Подільського й Волинського генерал-губернатора, який, своєю чергою, повідомив міністра внутрішніх справ. У Санкт-Петербурзі запросили санкції Міністерства фінансів, яке поставило додаткову умову: “По каждой из вновь выпускаемых акций должна быть внесена приобретателем оной, сверх минимальной цены (250 руб.), еще премия в запасной капитал в размере 85 руб. на каждую акцию” (отже, фактична ціна

³⁹³ Открытие новой электрической станции городской железной дороги // Киевлянин. 1894. 27 мая. № 145. С. 2.

³⁹⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 110. Арк. 30.

³⁹⁵ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 2414. Л. 7–8.

³⁹⁶ Открытие электрического движения по Кирилловской линии // Киевлянин. 1896. 23 января. № 23. С. 2.

³⁹⁷ Машкевич С. В. История киевской конки // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2015. № 9. С. 26.

³⁹⁸ Новая линия городской железной дороги // Киевлянин. 1897. 14 августа. № 223. С. 3.

акції для покупця мала відпочатково бути вище за номінальну). Струве погодився на цю умову. У лютому 1896 року пропозицію міністра внутрішніх справ про збільшення основного капіталу Товариства КМЗ затвердив Комітет міністрів, а в березні — Височайше затвердив імператор Микола II³⁹⁹. У липні того ж року третій випуск акцій здійснили; отже, основний капітал Товариства збільшився до 2 млн рублів — удвічі більше, ніж початковий капітал. У 1895 і 1896 роках Товариство отримало, відповідно, 181 тис. руб. і 231 тис. руб. чистого прибутку⁴⁰⁰. Його акції й надалі були предметом вдалих біржових операцій: приміром, у квітні 1897 року 250-рублева акція Товариства на біржі коштувала 625 рублів⁴⁰¹.

Перспектива подальшого розвитку трамвайної мережі поставила на порядок денний питання про укладення додаткового договору між містом і Товариством, що містив би (як мінімум) список майбутніх ліній. Для цього міська управа утворила спеціальну комісію. У липні 1897 року дума висловила попередню згоду на укладення такого договору⁴⁰², а в серпні 1898 року — затвердила представлений на її розгляд проєкт договору (внесши до нього деякі зміни). Проєктом передбачалося будівництво нових ліній: Нижньо-Володимирською вулицею (нині частина Володимирської, від вулиці Толстого до Жилянської); до Політехнічного інституту; від Троїцької площі через Петропавлівську площу до майбутніх дач у Пущі-Водиці. Проєкт також передбачав будівництво других колій на деяких наявних лініях⁴⁰³. Формального нового договору між міською управою й Товариством КМЗ так і не уклали. Однак 30 жовтня (11 листопада) 1898 року міська дума затвердила проєкт цього договору, в якому перераховувалися нові лінії, що їх Товариство мало збудувати, встановлювалися тарифи на цих лініях, технічні умови їх

³⁹⁹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 2414. Л. 1–3, 5–6, 12, 18, 21.

⁴⁰⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 110. Арк. 30.

⁴⁰¹ К развитию сети Киевских городских железных дорог // Киевлянин. 1897. 24 апреля. № 112. С. 2.

⁴⁰² Очередное собрание Киевской Городской Думы 14 июля 1897 года // Известия Киевской Городской Думы. 1897. № 7. С. 9–11.

⁴⁰³ Очередное собрание Киевской Городской Думы 27 августа 1898 года // Известия Киевской Городской Думы. 1898. № 8. С. 73–81.

збудування та експлуатації тощо⁴⁰⁴. Таким чином, цей проєкт набув форму угоди, яку обидві сторони виконували⁴⁰⁵.

5 (17) жовтня 1899 року розпочався рух двома новими трамвайними лініями з-поміж тих, що були передбачені цією угодою — від Бессарабської площі до Політехнічного інституту й від Троїцької до Петропавлівської площі на Куренівці⁴⁰⁶. Кінцевим пунктом цієї останньої лінії, як це передбачалось угодою, мало стати дачне селище Пуща-Водиця. Події, що передували спорудженню цієї лінії, заслуговують на окрему увагу.

Ідея утворити дачне селище в міському лісі виникла ще в 1893 році (спочатку планували розташувати його біля Синього озера, згодом вибрали урочище Пуща-Водиця). Від самого початку передбачалося, що селище буде з'єднано з містом трамвайною лінією; ще до нового 1894 року надійшло понад п'ятсот заяв від охочих⁴⁰⁷, але укладання з ними контрактів відклали до вирішення думою питання про проведення трамвая^{408,409}. Навесні 1894 року місто звернулося до Товариства КМЗ з пропозицією про будівництво такої лінії. Товариство мало збудувати лінію своїм коштом, але місто гарантувало б річний дохід у 4% від вкладеного капіталу протягом трьох років⁴¹⁰. Товариство погодилось провести лінію, але з умовою: будівництво мало початися тільки тоді, коли в лісі буде збудовано 200 дач⁴¹¹. Утворилася, по суті, класична ситуація “курка-яйце”: майбутні дачники бажали будуватися тільки за наявності гарантії надійного сполучення з дачами, транспортники ж, перш ніж почати будувати лінію, хотіли переконатися, що нею буде кого возити.

⁴⁰⁴ Дело г. Киева с обществом железной дороги о выкупе предприятия Общества. Киев, 1915. Вып. 1. С. 64–71.

⁴⁰⁵ Дело г. Киева с обществом железной дороги о выкупе предприятия Общества. Киев, 1915. Вып. 1. С. 1–2.

⁴⁰⁶ Открытие движения по новым линиям городской железной дороги // Киевлянин. 1899. 5 октября. № 275. С. 3.

⁴⁰⁷ План дач в городском лесу // Киевлянин. 1894. 1 января. № 1. С. 3.

⁴⁰⁸ По вопросу о загородных дачах в городском лесу <...> // Киевлянин. 1893. 5 ноября. № 306. С. 2.

⁴⁰⁹ Проект устройства в городском лесу дач близок к осуществлению // Киевлянин. 23 ноября. № 324. С. 2.

⁴¹⁰ Предварительные изыскания <...> // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 2.

⁴¹¹ По вопросу о проведении городской железной дороги к дачам в городском лесу <...> // Киевлянин. 1894. 31 мая. № 149. С. 3.

За міськими даними, до літа 1894 року набралось більше тисячі охочих збудувати дачі. Тому місто погодилося на умови Товариства. Характерно, що початком терміну оренди земельних ділянок для майбутніх дачників вважався день відкриття лінії міської залізниці. Цим іще раз підтверджувалося, що нормальне функціонування дачного селища можливе тільки в комплексі з трамвайною лінією^{412,413,414}. Але виявилось, що тільки-но дійшло до справи, величезна кількість охочих кудись зникла. До вересня надійшла передплата лише за 62 ділянки⁴¹⁵. Переговори про проведення трамвайної лінії тривали й протягом наступного, 1895 року, але не мали успіху. Товариство не погоджувалося починати роботи, доки не утвориться достатня кількість дач; місто, своєю чергою, не дозволяло починати будувати дачі тим небагатьом, що вже внесли передплату, очікуючи появи бажаної “критичної маси”. Побачивши, що справа не зрушується з мертвої точки, заявники поступово забрали свої гроші, і тим закінчилася перша спроба освоїти Пущу-Водицю⁴¹⁶.

До цього питання повернулись на рубежі 1896–1897 років. “Пом’якшенню” позиції Товариства сприяла поява потенційного конкурента — підприємця Олександра Кумбарі, який пізніше збудував приміську Святошинську трамвайну лінію (про що йтиметься нижче). Його пропозиція була вигіднішою для міста, ніж пропозиція Товариства — але останнє скористалося § 7 договору 1889 року, в якому йшлося: “на всех остальных улицах, не поименованных в настоящем договоре, город, если пожелает во всякое время устроить конно-железные дороги, обязан предварительно предложить сооружение таковых ему, г. Струве”. З іншого боку, Товариство погоджувалося лише на 100 забудованих дачних ділянок, хоча вимагало від міста прорубати в лісі смугу 5 сажнів (10,5 метрів) завширшки під майбутню

⁴¹² Постройку железнодорожной соединительной ветви между городом и дачами <...> // Киевлянин. 1894. 14 июня. № 162. С. 3.

⁴¹³ Устройство железной дороги к городскому лесу // Киевлянин. 1894. 14 июля. № 192. С. 2.

⁴¹⁴ Устройство дач // Киевлянин. 1894. 29 июля. № 207. С. 3.

⁴¹⁵ На днях в городскую управу поступило от правления городской железной дороги уведомление <...> // Киевлянин. 1894. 10 сентября. № 250. С. 2.

⁴¹⁶ О дачах в городском лесу // Киевлянин. 1895. 11 марта. № 70. С. 3.

лінію⁴¹⁷. Зрештою, умови побудови та експлуатації дачної лінії містилися в уже згаданій угоді від жовтня 1898 року. Передбачалося, зокрема, що Товариство має відкрити рух, коли в лісі буде забудовано не менше ніж 75 дачних ділянок (цифра, як бачимо, ще раз зменшилася), та відправляти не менше шести рейсів на день у кожен бік у літній сезон, тобто з 1 травня по 1 вересня кожного року, а також не менше двох рейсів на день у квітні та вересні⁴¹⁸.

Торги зі здачі ділянок в оренду відбулися роком пізніше, у жовтні 1899 року, причому вже в перший день продали 95 ділянок, наступного дня — ще 175^{419,420}. Будівництво трамвайної лінії на північ від Петропавлівської площі почалося після укладення контрактів з майбутніми власниками ділянок, у травні 1900 року⁴²¹, а вже 16 (29) грудня 1900 року почалась її експлуатація, паровою тягою⁴²². Товариство “перевиконало” умови угоди, у тому сенсі, що погодилося підтримувати рух дачною лінією цілорічно. Кількість рейсів цією лінією також набагато перевищила планову: приміром, у 1903 році здійснювалось узимку 3 рейси на день, улітку — 16 рейсів у будні та 21 у вихідні дні. 1 (14) червня 1904 року на лінії почався рух електричних вагонів; на цьому назавжди закінчилась експлуатація парової тяги на київському трамваї. До весни 1909 року на всьому протязі лінії уклали другу колію, що підвищило її пропускну спроможність⁴²³.

7 (20) травня 1905 року розпочалась експлуатація Михайлівського електричного підйому, що сьогодні відомий як фунікулер. Він нині вважається окремим видом транспорту, але був збудований Товариством КМЗ як складова

⁴¹⁷ Дачная линия городской железной дороги // Киевлянин. 1896. 21 декабря. № 352. С. 2.

⁴¹⁸ Дело г. Киева с обществом железной дороги о выкупе предприятия Общества. Киев, 1915. Вып. 1. С. 67.

⁴¹⁹ Первый день торгов на аренды дачных участков // Киевлянин. 1899. 13 октября. № 283. С. 3.

⁴²⁰ Торги на дачные участки в городском лесу // Киевлянин. 1899. 14 октября. № 284. С. 3.

⁴²¹ К устройству дачной линии в городской лес // Киевлянин. 1900. 30 апреля. № 119. С. 3.

⁴²² Сообщение с дачным поселком в городском лесу // Киевлянин. 1900. 16 декабря. № 348. С. 3.

⁴²³ Машкевич С. В. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ — Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. 2012. Вип. 38. С. 25–27.

частина трамвайної системи⁴²⁴. До 1918 року фунікулер офіційно був частиною трамвайного маршруту № 15, що з'єднував Верхнє місто з Подолом.

Відкриття руху новими лініями дозволило Товариству збільшувати прибуток, що давало міцну базу для його подальшого розвитку. Фінансова стабільність підприємства сприяла його привабливості для майбутніх акціонерів. У 1901 і 1904 роках відбулися, відповідно, 4-й і 5-й випуск акцій — знову по 2000 в кожному. Акції 5-го випуску були реалізовані помітно дорожче номіналу — по 305 рублів за кожену⁴²⁵.

Фінансовий успіх підприємства призвів до появи нових охочих стати підприємцями в галузі міського транспорту, причому принаймні деякі з них виявляли недоброзичливість стосовно діячів Товариства. Характерним є лист гласного міської думи Миколи Добриніна міністру внутрішніх справ Вячеславу Плеве в 1904 році. “Ваше Высокопревосходительство по моему крайнему разумению одни только можете спасти Киев от многомиллионных потерь в пользу Общества городских железных дорог, почти все акции которого — у жидов Лазаря и Льва Бродских, — “драматизував” Добринін. — Когда в 80-х годах устраивался трамвай, то <...> явились всего два соискателя, и предприятие осталось за генералом Струве на очень невыгодных для города условиях, принося первое время самый незначительный доход, вследствие чего жида Бродские приобрели почти все акции гораздо ниже номинальной их стоимости, и только через два года после открытия движения <...> доход сразу увеличился в несколько раз и все продолжает быстро возрастать. В виду этого, так как осталось еще несколько очень доходных линий, не отданных существующему Обществу, я наметил целую сеть таких линий и вошел в Думу с предложением об осуществлении их на более выгодных для города условиях <...> Но мое предложение, переданное Думою в железнодорожную комиссию, не рассмотрено и до сих пор, в течение 2 лет, а последняя вошла в

⁴²⁴ Машкевич С. В. История фунікулера в Киеве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2014, № 8. С. 32.

⁴²⁵ Продажа предприятия Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1904. 19 декабря. № 351. С. 3.

Думу с докладом об отдаче существующему Обществу нескольких отдельных линий, составляющих продолжение существующей сети, и не имеющих между собой никакой связи, уничтожив тем самым возможность осуществления намеченной мною конкурирующей сети”⁴²⁶. Йшлося, серед інших, про Володимирсько-Жилянську лінію (яку Товариство невдовзі дійсно збудувало). Добринін натякав ще й на те, що нібито міська дума діяла в інтересах “жидів Бродських”. Коли він вніс певну пропозицію, що мала на меті не дати Товариству в майбутньому отримати додаткові прибутки, то (повідомляв він): “Против моего предложения восстали все сторонники Бродских, <...> и в виду того, что решение этого вопроса происходило около 2 часов ночи и в Думе осталось всего 30 гласных, из которых большинство состояло из сторонников Бродских и гласных, к домам которых шли указанные линии [Володимирсько-Жилянська й Лук’янівська. — С. М.], то против моего предложения было большинство, из чего следует, что Бродские думают воспользоваться договором в том смысле, как мною указано выше”⁴²⁷ (тобто для отримання додаткових прибутків). Відзначимо, що це був не поодинокий випадок прояву антисемітизму з боку гласних думи під час обговорення стосунків між Товариством та містом; ще один приклад буде наведено нижче.

Відомий київський меценат Лазар Бродський помер у вересні 1904 року; на той момент він володів двома третинами акцій Товариства⁴²⁸. У грудні його спадкоємці продали всі свої акції групі бельгійських банків і капіталістів, причому бельгійці сплатили більш ніж у два з половиною рази вище номіналу — по 645 рублів за акцію⁴²⁹. Так виникло “Société anonyme Belge des tramways de Kiew” [Бельгійське акціонерне товариство київських трамваїв], засноване

⁴²⁶ РГИА. Ф. 1288. Оп. 8 (1904). Д. 18. Л. 1–2.

⁴²⁷ РГИА. Ф. 1288. Оп. 8 (1904). Д. 18. Л. 2об–3.

⁴²⁸ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 26.

⁴²⁹ Продажа предприятия Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1904. 19 декабря. № 351. С. 3.

5 січня (за новим стилем) 1905 року⁴³⁰. Це товариство надалі випускало свої власні акції та облігації, номіновані в бельгійських франках.

Так почався “бельгійський” період роботи київського трамвая, що тривав до 1918 року. У структурі київського Товариства при цьому ніяких принципових змін не відбулося; воно продовжувало працювати згідно зі статутом 1890 року, хоча членами правління тепер були переважно бельгійські піддані (у різні роки — Р. Бетт, Г. Дальбру, А. Де-Лабордер, Е. Дельфорж, Р. Легоде). Приплив іноземного капіталу сприяв прискоренню зростання підприємства. Основний капітал Товариства з 1892 по 1913 рік, коли були продані його останні акції, зріс з 1 до 9 млн рублів. Перше його потроєння, у “добельгійський” період, зайняло дванадцять років, друге потроєння, у “бельгійський” період — дев’ять років (див. Додаток В).

Відзначимо, що, наскільки можна судити, ще одним чинником фінансового успіху підприємства в “бельгійський” період стала посилена експлуатація його службовців. У січні 1909 року троє селян у проханні на ім’я Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора повідомляли: “Почти с основания Киевской городской железной дороги мы служим на ней в качестве кондукторов. С переходом дороги Бельгийскому Акционерному обществу условия службы сильно изменились к худшему и приходится дрожать почти за каждый день”⁴³¹.

Велика емісія акцій 1907 року збільшила основний капітал Товариства майже в півтора рази й дозволила приступити до будівництва нових ліній — понад ті, що були передбачені контрактом 1889 року. Отже, 17 (30) червня 1909 року розпочався рух Караваєвською вулицею (Льва Толстого), уздовж Ботанічного саду⁴³²; у липні того самого року — Бульйонською вулицею

⁴³⁰ Les Tramways de Kiew, société anonyme belge, établie à Bruxelles // Annexe au Moniteur Belge. 1905. 12 janvier. P. 179–182.

⁴³¹ ЦДІАК. Ф. 442. Оп. 708. Спр. 45. Арк. 13.

⁴³² Открытие движения вагонов на Караваевской линии городской железной дороги // Киевлянин. 1909. 18 июня. № 166. С. 3.

(Казимира Малевича)⁴³³; у лютому 1910 року — лінію від товарної станції до Звіринця⁴³⁴ (хоча власне звіринецьку дільницю цієї лінії збудували раніше, і рух там здійснювався, принаймні епізодично, ще влітку 1909 року⁴³⁵); 22 лютого (7 березня) 1910 року — лінію від вокзалу Дмитрівською та Глибочицькою вулицями до гавані на Подолі⁴³⁶ (зазначимо, що з'єднання вокзалу з Подолом рейковим шляхом приблизно такою самою трасою намічалось на самому початку обговорення проєктів конки, наприкінці 1860-х років); 10 (23) грудня 1910 року — лінію від Хрещатика Прорізною вулицею, Ярославим Валом, Мало-Володимирською (Олеся Гончара) й далі до Шулявки⁴³⁷. Ці лінії стали останніми збудованими в дореволюційний період, не враховуючи короткі допоміжні гілки до шпиталів, що будувались починаючи з 1915 року.

Якісно новий етап історії Товариства настав на рубежі 1912–1913 років. Згідно з угодою 1889 року, після 45 років підприємство безоплатно надходило у власність міста (§ 5, 9), проте місто мало право достроково, після 25 років, викупити підприємство, сплативши його власнику десятиразовий середньорічний чистий дохід (прибуток) за п'ять років, що передували викупу⁴³⁸. Викуп, таким чином, міг відбутися, починаючи з 1 (14) листопада 1914 року. Голова міської залізничної комісії Валеріан Оргіс-Рутенберг почав неформальне обговорення питання про викуп на початку 1908 року⁴³⁹. Влітку 1909 року склали інвентарний список устаткування Товариства, зважаючи на майбутній викуп⁴⁴⁰. Формальне рішення про викуп підприємства міська дума

⁴³³ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України : енциклопедичний путівник. Київ, 2010. С. 294–295.

⁴³⁴ Осмотр вновь сооруженных линий городской железной дороги Зверинецкой и Вокзал-Подол // Киевлянин. 1910. 13 февраля. № 44. С. 3.

⁴³⁵ К постройке Зверинецкой линии // Киевлянин. 1909. 17 июля. № 195. С. 3.

⁴³⁶ Открытие движения вагонов городской железной дороги на линии Вокзал–Гавань // Киевлянин. 1910. 23 февраля. № 54. С. 3.

⁴³⁷ Открытие движения вагонов на линии Прорезная–Шулявка // Киевлянин. 1910. 11 декабря. № 342. С. 4.

⁴³⁸ ДАКО. Ф. 1. Оп. 246. Спр. 45. Арк. 1626–162в.

⁴³⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 16. Арк. 4.

⁴⁴⁰ К составлению инвентаря общества Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1909. 25 июля. № 203. С. 3.

ухвалила в жовтні 1912 року, причому сам викуп мав відбутися 1 (14) січня 1915 року⁴⁴¹.

Від цього моменту практично єдиний інтерес акціонерів полягав у максимально можливому підвищенні прибутку Товариства. Будівництво нових ліній не велося, а ремонт і обслуговування рухомого складу звели до мінімуму. Цей же етап характеризується загостренням відносин між Товариством та містом. Основним чинником стала суперечка щодо викупної суми. Зважаючи на нечіткість визначення чистого доходу (не уточнили, що саме включати до нього), Товариство й місто розійшлися в оцінці цієї суми приблизно у два з половиною рази (21 млн руб. і 8 млн руб., відповідно)⁴⁴². Ця суперечка стала предметом судового розгляду.

Восени 1912 року Товариство відмовилося надати міській управі опис свого майна, на що залізнична комісія ухвалила вимагати від Товариства надати такий опис “юридическим путём”⁴⁴³; у грудні того ж року Товариство виконало вимогу й надало опис⁴⁴⁴. Але в 1914 році воно відмовилося допустити представників управи на територію трамвайних парків для огляду рухомого складу та інвентаря⁴⁴⁵. На думку міської управи, починаючи з оголошеної заздалегідь дати викупу, 1 (14) січня 1915 року, все майно Товариства, включаючи вагони, належало місту — попри те, що сам викуп іще не відбувся. Товариство, природно, дотримувалось іншої точки зору, що призводило до конфліктів. Характер взаємин між містом і Товариством у цей період ілюструється таким епізодом. У січні 1915 року міська управа звернулася до правління Товариства з заявою: “За последнее время ролики и двигатели вагонов КГЖД или не смазываются совсем, или смазываются нефтью вместо смазки, что повлечет за собой ненормальный износ

⁴⁴¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 161. Арк. 178.

⁴⁴² ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 4. Арк. 3.

⁴⁴³ Трамвайное о[бщест]во и город // Киевская мысль. 1912. 30 октября. № 301. С. 3.

⁴⁴⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 116. Арк. 1–120.

⁴⁴⁵ Недоразумения между городским управлением и обществом городской железной дороги // Киевлянин. 1914. 26 сентября. № 266. С. 3.

оборудования. Констатируя этот факт недобросовестного отношения Правления к вверенному ему городскому имуществу[,] Городское Управление оставляет за собой право взыскать происшедшие от сего убытки при расчете с Обществом”⁴⁴⁶. Товариство відповіло: “В ответ на отношение Управы <...> Правление имеет честь сообщить, что употребленное в этой бумаге выражение “недобросовестное отношение Правления” настолько неуместно, что оно, это выражение, исключает возможность дальнейшей переписки Правления по предмету сему в отношении Управы”⁴⁴⁷.

Слухання справи про викуп підприємства в Київському окружному суді розпочалось у вересні 1915 року⁴⁴⁸. Весь час, поки тривав розгляд, трамвай продовжував працювати як приватне підприємство. Подорожчання, викликане світовою війною, що тривала, призвело до помітного підвищення витрат, однак і за 1915, і за 1916 рік підприємство принесло значний прибуток. Зокрема, за 1915 рік акціонери отримали дивіденди в розмірі 13,4 % річних⁴⁴⁹. Ситуація радикально змінилася в 1917 році, коли інфляція, що посилилась, зробила неможливою прибуткову роботу трамвая. Наприкінці цього року в спробі звести баланс підвищили трамвайний тариф, але виправити ситуацію це вже не могло. Товариство закінчило 1917 рік зі збитком, що перевищував сумарний прибуток за два попередніх роки (див. Додаток Г).

Перетворення підприємства з дуже прибуткового на збиткове сприяло “зговірливості” його власників. Рішення суду в справі про викуп відбулося в травні 1917 року. Згідно з цим рішенням, місто мало виплатити Товариству близько 14 млн рублів. Це рішення не влаштувало обидві сторони; у листопаді того ж року сторони нарешті дійшли згоди, зупинившись на сумі приблизно в 11 млн рублів. І все ж викупу не судилося відбутися. Революційні події в Києві в поєднанні з позицією бельгійських акціонерів, які визнали угоду між

⁴⁴⁶ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 28. Арк. 21.

⁴⁴⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 28. Арк. 34.

⁴⁴⁸ Судебный процесс г. Киева с трамвайным об[щество]м // Киев. 1915. 14 августа. № 573. С. 4.

⁴⁴⁹ ДАК. Ф. 209. Оп. 2. Спр. 1. Арк. 3зв.

правлінням Товариства й містом неприйнятною для себе, призвели до того, що процедура викупу зірвалася. Підприємством спочатку деякий час керувала організація трамвайних службовців, а з 18 березня 1918 року (за новим стилем) воно безоплатно перейшло до відання міста⁴⁵⁰.

Таким чином, кінцем діяльності Товариства Київської міської залізниці стала весна 1918 року. Щоправда, восени 1919 року, коли Київ був під владою Добровольчої армії, знов утворили комісію з викупу трамвая, на засіданні якої на початку листопада обговорювалося питання “о выяснении окончательной суммы, подлежащей уплате бывшему Киевскому трамвайному обществу за выкупленный городом трамвай”⁴⁵¹. Однак після остаточного встановлення радянської влади про викуп більше не йшлося. Акціонери не отримали нічого, а акції Товариства набули виключно колекційної цінності — так само як і акції інших приватних підприємств зниклої Російської імперії.

Отже, побудову та експлуатацію київської конки, згодом парового та електричного трамвая у період від 1891 до 1918 року здійснювало приватне підприємство — Товариство Київської міської залізниці, засноване в 1890 році інженером Амандом Струве. Перерахуємо знакові події, що дозволяють розділити період діяльності Товариства на кілька основних етапів:

1891 рік — заснування Товариства, початок його діяльності, відкриття першої лінії конки. 1892 рік — відкриття першої лінії електричного трамвая;

1896–1897 роки — закінчення електрифікації ліній конки, дострокове виконання договору 1889 року в частині будівництва трамвайних ліній. Товариство остаточно затверджується як вигідне комерційне підприємство, починається активне обговорення питання про будівництво нових ліній;

1905 рік — продаж контрольного пакета акцій бельгійським підприємцям, заснування бельгійського акціонерного товариства київського

⁴⁵⁰ Машкевич С. В. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 42. С. 149–161.

⁴⁵¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 465. Арк. 12.

трамвая. Якісних змін у роботі київського трамвая на цьому етапі не відбувається, проте зростання капіталу підприємства істотно прискорюється;

1912–1913 роки — завершення будівництва трамвайної мережі Товариства, прийняття міською думою рішення про викуп підприємства. З цього моменту нові лінії не будуються, нові акції не випускаються, а стосунки між Товариством та містом значною мірою обумовлені фінансовими інтересами сторін напередодні викупу;

1918 рік — припинення діяльності Товариства, безкоштовний перехід трамвайного підприємства до міста.

На окрему увагу заслуговує історія спорудження трамвайної лінії до Пущі-Водиці. Якщо до того всі лінії трамвая будувались, аби обслуговувати вже наявні об'єкти, що генерували пасажиропотік, то ця лінія стала першою, що проєктувалася в комплексі з таким об'єктом (дачним селищем у Пущі-Водиці). Коли при першій спробі місту й Товариству не вдалось узгодити свої дії, у результаті провалилось будівництво і лінії, і самого об'єкта. Лише друга спроба мала успіх.

Той факт, що київський трамвай до 1918 року належав приватному підприємству, з одного боку, сприяв його швидкому розвитку, через залучення приватного капіталу (особливо завдяки появі бельгійських інвесторів), з іншого боку — спричиняв конфлікти різноманітної природи (які буде докладніше проаналізовано нижче, у § 2.5).

2.3. Приміські трамвайні лінії

Окрім Товариства Київської міської залізниці, у дореволюційному Києві існувало ще чотири незалежних приватних трамвайних підприємства, що обслуговували окремі приміські лінії: Святошинський трамвай, Кадетська (вона ж Артилерійська) лінія, Деміївський та Дарницький (він же Слобідський) трамваї.

Поява цих підприємств, у період з 1890-х по 1910-і роки, була обумовлена двома основними факторами. По-перше, вдалий досвід експлуатації електричного трамвая і той факт, що Товариство Київської міської залізниці швидко перетворилося на прибуткове, став стимулом для місцевих капіталістів вкладати гроші в транспортні підприємства⁴⁵². Щоправда, для нових підприємців існувало істотне ускладнення. Згідно з § 7 контракту 1889 року, Аманд Струве отримав “исключительное право на прокладку рельсовых путей по улицам в районе сети, назначенной сим договором”; і навіть на інших вулицях місто, “если пожелает во всякое время устроить конно-железные дороги”, зобов'язане було в першу чергу запропонувати їх спорудження Струве й лише у випадку його відмови мало право укласти контракт з іншим підприємцем⁴⁵³. Однак на рубежі XIX–XX століть сформувався помітний попит на пасажирські перевезення між Києвом і його передмістями, вулицями й дорогами, які не входили до меж міста й на які діяв контракт зі Струве, відповідно, не поширювалося. Наявність декількох таких “транспортних коридорів”, де нові підприємці могли докласти своїх зусиль та отримати прибуток, стало другою причиною появи незалежних підприємств.

Зупинимось спочатку на історії кожного з цих підприємств окремо.

Перший відомий нам проєкт незалежної трамвайної лінії подав у 1894 році інженер Яків Кривцов, запропонувавши прокласти рейковий шлях від Києва до селища Святошин, де планували побудувати дачі. Міністерство внутрішніх справ затвердило цей проєкт у листопаді 1895 року, а у квітні наступного року Кривцов передав право на збудування цієї лінії Олександрі Кумбарі⁴⁵⁴. За початковим задумом, Святошинська залізниця мала складатися з двох ліній: 1) Кадетським шосе (нині вулиця Чорновола) від лінії залізниці до Львівської вулиці (Січових стрільців), 2) від колишніх Тріумфальних воріт,

⁴⁵² Машкевич С. В. К истории пригородных линий киевского трамвая // Матеріали міжнародної конференції “Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки”. Київ, 2013. С. 100–103.

⁴⁵³ ДАКО. Ф. 1. Оп. 246. Спр. 45. Арк. 162б–162бзв.

⁴⁵⁴ ДАКО. Ф. 1. Оп. 230. Спр. 300. Арк. 22–23.

біля перетину Кадетського шосе й Брест-Литовського шосе (проспекту Перемоги) правим боком останнього до майбутнього дачного селища у Святошині. Далі Кумбарі запропонував побудувати цілий ряд трамвайних ліній міськими вулицями, але проти цього заперечило Товариство КМЗ, посилаючись на своє вищезгадане монопольне право⁴⁵⁵. Справу про будівництво Святошинської залізниці передали до юридичної комісії міської думи⁴⁵⁶, яка (очікувано) визначила, що не тільки ці додаткові лінії, а й лінія Кадетським шосе підпадають під дію § 7 контракту 1889 року, отже спорудження їх не може бути дозволено іншому підприємцю⁴⁵⁷. У підсумку Кумбарі отримав концесію лише на Святошинську лінію. Ще в січні 1897 року повірений Кумбарі технік Олександр Хойнацький подав клопотання про заміну кінної тяги на електричну, з використанням системи Спрага, що на той час вже застосовувалася на київському міському трамваї. Дозвіл йому видали того ж року⁴⁵⁸.

Зазначимо, що, подібно до того, як це було у випадку з дачним селищем у Пущі-Водиці, проекти розбудови самого селища та транспортного сполучення з ним були тісно взаємопов'язані: одне не мало сенсу без іншого. У цьому випадку будівництво дач випереджало роботи з прокладання трамвайної лінії. Навесні 1898 року будівництво селища вже почалося, а трамвайної лінії — ні. Влітку того ж 1898 року товариство на чолі з Кумбарі продало концесію на спорудження й експлуатацію Святошинської кінної залізниці німецькій фірмі “В. Ламаер і К^о” у Франкфурті-на-Майні — згодом вона змінила назву на *Elektrizität-Aktien-Gesellschaft* (Акціонерне Товариство Електрики) — яка планувала негайно ж приступити до будівництва лінії⁴⁵⁹. З цією метою фірма утворила капітал у 1,5 млн марок — за тодішнім курсом

⁴⁵⁵ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 206. Арк. 332.

⁴⁵⁶ ДАКО. Ф. 1. Оп. 230. Спр. 300. Арк. 36.

⁴⁵⁷ Заседание думы // Киевское слово. 1899. 7 февраля. № 3980. С. 3–4.

⁴⁵⁸ ДАКО. Ф. 1. Оп. 230. Спр. 300. Арк. 75, 141.

⁴⁵⁹ Святошинская электрическая железная дорога // Киевлянин. 1898. 19 июля. № 197. С. 3..

близько 750 тис. рублів⁴⁶⁰, тобто того ж порядку, що й стартовий капітал Товариства КМЗ (1 млн рублів). Рух планували відкрити навесні 1900 року, одразу електричною тягою. Але замовлення фірми АЕГ на матеріали було виконано з запізненням. Тому, аби не порушити свою обіцянку щодо термінів відкриття лінії, фірма закупила 16 коней⁴⁶¹, і 30 квітня (13 травня) 1900 року розпочався рух Святошинського трамвая на кінній тязі⁴⁶². Електричну тягу запровадили лише 18 (31) серпня 1901 року⁴⁶³. Святошинська трамвайна лінія була вузькоколійною, з шириною колії 1000 мм (єдина така лінія в Києві).

Святошинський трамвай відпочатково будувався як приміський, і його основною функцією було сполучення міста з дачним селищем. Однак певна кількість пасажирів використовували його й для внутрішньоміських поїздок. У 1902 році, а потім у 1905 й 1909 роках правління Святошинського трамвая зверталось з клопотаннями про дозвіл на продовження лінії до Галицького базару (він же Єврейський базар, на сучасній площі Перемоги). Звідти можна було виїхати міським трамваєм у різних напрямках, на відміну від Триумфальних воріт, де пасажири змушені були пересідати на перевантажену Політехнічну лінію. Однак у дозволі на продовження правління щоразу відмовляли на підставі вищезгаданого § 7 контракту 1889 року, що давав Товариству КМЗ право не допускати прокладання іншими товариствами рейкових шляхів у місті.

Новий етап історії Святошинського трамвая настав після початку Першої світової війни. Підприємство, що належало підданам Німеччини, яка вступила у війну з Росією, за розпорядженням військової влади секвестрували. 24 грудня 1914 року (6 січня 1915) в управління Святошинським трамваєм вступила Київська повітова земська управа; на посаду керуючого призначили

⁴⁶⁰ Києво-Святошинская железная дорога // Киевлянин. 1901. 29 апреля. № 117. С. 3.

⁴⁶¹ В настоящее время сооружение железнодорожной линии Киев – Святошин близится к окончанию // Киевлянин. 1900. 4 апреля. № 95. С. 2.

⁴⁶² Вчера, 30 апреля, открыто движение по Киево-Святошинской линии // Киевлянин. 1900. 1 мая. № 120. С. 2.

⁴⁶³ ДАКО. Ф. 1. Оп. 230. Спр. 300. Арк. 352.

інженера К. Канівця⁴⁶⁴. У 1915 році отримала новий імпульс ідея продовження лінії до Галицького базару. Оскільки на той час уже існувало рішення про викуп містом трамвайного підприємства в Товариства КМЗ, міська дума ухвалила, що контракт 1889 року, який раніше служив перешкодою, втратив силу — й у травні 1915 року задовільнила клопотання земської управи про продовження лінії⁴⁶⁵. Тепер, однак, справа загальмувалася через відсутність необхідних матеріалів — рейок і дроту⁴⁶⁶.

Економічна криза революційних часів, природно, позначилася на функціонуванні Святошинського трамвая. З 1917 року почалося підвищення тарифів, як результат збільшення експлуатаційних витрат, а з кінця 1918 року — скорочення руху⁴⁶⁷. Але підприємство витримало численні негаразди й зміни влади в місті. Робота Святошинського трамвая перервалася лише 7 червня 1920 року, коли польські війська, що відступали з Києва, спалили два дерев'яних мости через залізницю. Рух відновили 5 вересня того ж року, спочатку тільки від міста до Гаванського моста (міст через залізницю між нинішніми ст. метро “Берестейська” й “Нивки”), але впродовж 1922 року в декілька етапів ввели в експлуатацію всю лінію, окрім останнього півкілометра в Святошині. Нарешті, у жовтні 1922 року було здійснено давній проєкт — трамвай подовжено від Триумфальних воріт до Галицького базару⁴⁶⁸.

У липні 1923 року Святошинське трамвайне підприємство, яке на той час залишалось окремим, отримало “ідеологічно витриману” назву — Святошинський трамвай імені Калініна⁴⁶⁹. У тому самому році розпочали роботи по включенню Святошинського трамвая в загальноміську мережу. З цією метою біля Польової вулиці проклали дільницю колії, яка навскіс

⁴⁶⁴ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 79. Спр. 2. Арк. 1, 2зв, 9.

⁴⁶⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 31. Арк. 5зв–6.

⁴⁶⁶ Продление святошинской линии // Южная Копейка. 1916. 7 апреля. № 1927. С. 2–3.

⁴⁶⁷ Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Красзнавство. 2014. № 1 (86). С. 39–41.

⁴⁶⁸ Обзор деятельности Киевского губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. С. 67, 69.

⁴⁶⁹ В партии. Открытие ячейки Святошинского трамвайного парка // Пролетарская правда. 1923. 20 июля. № 163 (578). С. 3.

перетнула Брест-Литовське шосе й з'єднала лінію міського трамвая з лінією Святошинського, а останню з вересня 1923 року почали перешивати на широку колію⁴⁷⁰; перешивання завершили в 1924 році⁴⁷¹.

Другою незалежною трамвайною лінією в Києві став Кадетський трамвай, будівничим та першим власником якого був Давид Марголін. Він запланував побудувати дві лінії до передмістя Солом'янка — одну з боку Караваєвської вулиці (Толстого), Великою вулицею Солом'янки (нинішня вулиця Липківського), другу від Володимирського кадетського корпусу (нині будівля Міністерства оборони) земською дорогою (нинішній Повітрофлотський проспект). Щодо першої лінії Марголін у 1907 році уклав договір із “Обществом Домовладельцев для благоустройства Верхней и Нижней Соломенки, Кучмина и Протасова Яров Киевского уезда и губернии”. Однак губернські інстанції, що мали б затвердити договір, дійшли висновку, що Товариство не має права укладати такі договори, зокрема, тому, що не володіє землею, якою мала б пройти лінія. Отже, Марголін не отримав дозволу на цю лінію⁴⁷². Щодо другої, він у тому самому 1907 році уклав договір із кадетським корпусом⁴⁷³ (лінія мала частково пройти землею, що належала корпусу), і 27 липня (9 серпня) 1908 року тут розпочався пасажирський рух.

Бувши окремим приватним підприємством, Кадетський трамвай, однак, технічно повністю залежав від Товариства КМЗ. Єдиний вагон, що курсував тут, належав Товариству; підприємство користувалося струмом Товариства, оскільки не мало своєї електростанції (як і свого депо)⁴⁷⁴.

Новозбудована лінія, довжиною близько 800 метрів, спочатку обслуговувала головним чином кадетський корпус. Нею користувалося близько 200 пасажирів на день⁴⁷⁵, що становило близько 0,1 % загального

⁴⁷⁰ Стан комунального трамвая // Більшовик. 1923. 14 вересня. № 207 (809). С. 4.

⁴⁷¹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 46.

⁴⁷² Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. Київ, 2018. С. 96–97.

⁴⁷³ Новая линия трамвая // Киевлянин. 1907. 17 ноября. № 318. С. 3.

⁴⁷⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 13. Арк. 5.

⁴⁷⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 4. Арк. 33.

пасажиropoтoкy лiнiй Товариства КМЗ⁴⁷⁶. Однак не пiзнiше 1912 року виникла iдея подовжити цю лiнiю за Солом'янку, до новоутвореного дачного селища Пронiвщина (мiсцевисть навколо Совських ставкiв)⁴⁷⁷. Цi плани здiйсненi не були. Проте в 1914 році до iдеї продовження Кадетської лiнiї повернулися. Того року iмператорським указом було засновано 4-е (Миколаївське) артилерiйське училище в Києві, а в червнi 1915 року на нинiшнiй Солом'янськiй площi заклали його корпуси (зараз — Нацiональна академiя оборони України). Однак справа продовження лiнiї гальмувалася через проблеми з землевiдведенням. Втiм, виникла нова iдея: створена для розв'язання цього питання мiська комiсiя визнала бажаним для мiста викупити в Марголіна наявну лiнiю⁴⁷⁸. Останнiй, своєю чергою, вiдразу ж погодився продати лiнiю за 42 000 рублiв⁴⁷⁹; продаж пiдприємства, дохiд вiд якого був украй малим, був для Марголіна, найiмовiрнiше, бажаним виходом iз ситуацiї.

31 серпня (12 вересня) 1915 року було пiдписано акт про передачу рухомого й нерухомого майна Кадетської лiнiї мiсту⁴⁸⁰. Наступного дня Кадетський трамвай офiцiйно перейшов до вiдання мiської управи, ставши, таким чином, першим в iсторiї Києва трамвайним пiдприємством, що належало мiсту. За останнi чотири мiсяцi 1915 року на цю лiнiю було продано 47 188 квиткiв, що принесло виручку 1415 руб. 64 коп.⁴⁸¹, тобто в середньому 354 рублi на мiсяць — майже вдвiчi бiльше, нiж у 1914 році (184 рублi на мiсяць). При номiнальнiй витратi за той же перiод у 685 руб. 11 коп., лiнiя, на перший погляд, приносила бiльш нiж 100%-й прибуток. У реальностi, однак, вона була вкрай збитковою. Своiм рухомим складом нове мiське пiдприємство не володiло — рух, як i ранiше, здiйснювався вагонами, що належали Товариству КМЗ⁴⁸². За “пользование вагона с прислугой и током для

⁴⁷⁶ Киевский трамвай за 40 лет. Киев, 1933. С. 122.

⁴⁷⁷ Новый дачный поселок // Киевлянин. 1912. 29 апреля. № 118. С. 4.

⁴⁷⁸ Трамвайные пути к новым военным училищам // Киев. 1915. 5 июня. № 503. С. 4.

⁴⁷⁹ Выкуп городом трамвайной ветки // Киевская мысль. 1915. 11 июня. № 160. С. 3.

⁴⁸⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 25. Арк. 3.

⁴⁸¹ Там само. Арк. 80.

⁴⁸² ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 288. Арк. 52.

Кадетского трамвая” протягом тих же чотирьох місяців Товариство виставило місту рахунок на 2440 рублів (20 рублів за вагоно-день)⁴⁸³. Отже, з урахуванням експлуатаційних коштів, витрати більш ніж удвічі перевищували дохід.

Попри це, у наступні роки лінію двічі подовжили. 24 листопада (7 грудня) 1916 року відкрився рух вагонів до військових училищ на нинішній Солом’янській площі⁴⁸⁴. Від цього моменту Кадетський трамвай фігурує в документах як “Артилерійська лінія”. При цьому тариф не збільшився — як і від самого початку, він становив 3 копійки за проїзд по всій лінії. Також на прибутковості лінії негативно позначився той факт, що й після подовження на ній, як і раніше, працював один вагон; тому інтервал руху значно збільшився, і, як зазначалося в звіті про експлуатацію, “большинство пассажиров, особенно в морозы, предпочитает идти пешком, чем ждать трамвай”⁴⁸⁵. Ситуація не змінилася й 1918 року: вагон доводилося чекати до півгодини, і ті, кому потрібно було їхати на короткі відстані, зазвичай не чекали його⁴⁸⁶. Однак 10 квітня 1918 року лінію подовжили вдруге⁴⁸⁷ — до Чоколівського селища. Загальна довжина лінії сягнула 3,5 км, а нова кінцева розташувалася за нинішньою Севастопольською площею.

Рух Артилерійською лінією здійснювався, з перервами, до кінця 1918 року⁴⁸⁸. Протягом 1919 року розглядалося питання про відновлення роботи цієї лінії, але у вересні того року дійшли висновку: “В виду сравнительно малого значения трамвайной линии от Триумфальных ворот до Чоколовского поселка а, главным образом, ввиду высокой стоимости <...> целесообразн[о] от ремонта воздержаться, производя таковой при наступлении

⁴⁸³ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 344. Арк. 10.

⁴⁸⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 35. Арк. 147зв.

⁴⁸⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 35. Арк. 148.

⁴⁸⁶ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 406. Арк. 29.

⁴⁸⁷ Там само. Арк. 9.

⁴⁸⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 48. Спр. 67. Арк. 20.

более благоприятных условий”⁴⁸⁹. “Більш сприятливі умови” так ніколи й не настали, і рух не відновили.

Ще раніше, ніж на Солом’янку, Давид Марголін звернув увагу, з ідеєю провести там трамвай, на інше передмістя Києва — Деміївку. Відповідне прохання до київського губернатора Марголін та його партнер, київський купець Марк Бродський, подали в листопаді 1904 року⁴⁹⁰. Зазначимо, що Марголін і Бродський були не єдиними охочими побудувати трамвай на Деміївці. Документовано ще як мінімум два претенденти: купець 1-ї гільдії Яків Каплер (батько відомого кінорежисера Олексія Каплера) та інженер Дмитро Чистяков⁴⁹¹. У лютому 1908 року Марголін і Бродський уклали з Київською губернською управою в справах земського господарства договір на будівництво лінії⁴⁹², а через два роки Бродський відмовився від участі в проєкті та передав усі свої права й обов’язки за цим договором Марголіну⁴⁹³.

Лінію, від залізничного переїзду (дещо північніше нинішнього Деміївського шляхопроводу) до нинішньої Голосіївської площі, збудували не більше ніж за чотири місяці: роботи почались не раніше березня 1910 року⁴⁹⁴, а в липні того ж року комісія губернської управи в справах земського господарства, оглянувши лінію, визнала її придатною для відкриття руху⁴⁹⁵. Однак виникла несподівана проблема — “обнаруженное при устройстве трамвая обстоятельство, что последний разрешен с конной тягой, а устроен с электрической”⁴⁹⁶. Призначили декілька комісій, і почалося тривале листування про формальний дозвіл на заміну тяги, який необхідно було отримати в Міністерстві внутрішніх справ⁴⁹⁷. Через це відкриття руху вже готовою лінією затрималося на рік (!). Експлуатація Деміївського трамвая

⁴⁸⁹ Там само. Арк. 8.

⁴⁹⁰ ДАКО. Ф. 1240. Оп. 3. Спр. 6. Арк. 19.

⁴⁹¹ Там само. Арк. 26, 47.

⁴⁹² ДАКО. Ф. 1239. Оп. 51. Спр. 13. Арк. 18–22.

⁴⁹³ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 55. Спр. 21. Арк. 73.

⁴⁹⁴ Трамвай на Демиевке // Киевлянин. 1911. 30 июня. № 178. С. 2.

⁴⁹⁵ К устройству линии трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1910. 24 июля. № 202. С. 3.

⁴⁹⁶ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 55. Спр. 21. Арк. 23зв.

⁴⁹⁷ К открытию движения вагонов трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1911. 11 июня. № 159. С. 3.

розпочалася 26 червня (9 липня) 1911 року⁴⁹⁸. Підприємство стало прибутковим: у 1912–1915 роках виручка коливалася від 25 000 до 35 000 рублів на рік, чистий прибуток — від 5300 до 7500 рублів⁴⁹⁹.

Ще до початку будівництва передбачалося, що в перспективі деміївську лінію буде з'єднано з київським трамваєм за допомогою віадука або дамби над залізничними коліями, що дало б можливість започаткувати безпересадкове сполучення між Києвом і Деміївкою⁵⁰⁰. Цю ідею не реалізували. З іншого боку, популярність нової лінії призвела до того, що вже незабаром після її відкриття постало питання про розширення мережі. Марголін звернувся до земської управи та отримав дозвіл на будівництво двох нових гілок, Великою Китаївською та Саперно-Слобідською вулицями. Договір на будівництво цих двох ліній підписали в травні 1913 року⁵⁰¹. Будівництво нових ліній почалося навесні 1914 року⁵⁰², але викликало численні конфлікти з землевласниками, які вважали, що рейки “втручаються” на їхню територію; це призвело до великих затримок⁵⁰³. Рух Саперною лінією розпочався, за одними відомостями, у квітні⁵⁰⁴, за іншими — 11 (24) червня 1915 року⁵⁰⁵. Китаївська лінія станом на січень 1916 року ще не була готова до експлуатації⁵⁰⁶. Збереглося повідомлення про відкриття руху цією лінією — можливо, вперше — лише 25 липня 1918 року⁵⁰⁷.

У 1915 році, коли обговорювалося питання про викуп міського трамвая, виникла ідея викупити в Марголіна не тільки Кадетський, а й Деміївський трамвай. У жовтні 1915 року виконувач обов'язків завідувача бюро з підготовки викупу КМЗ інженер Ілля Мочало підготував дві доповіді — огляд

⁴⁹⁸ Торжество открытия трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1911. 27 июня. № 175. С. 2.

⁴⁹⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 463. Арк. 18.

⁵⁰⁰ Демиевский трамвай // Киевская мысль. 1908. 15 декабря. № 347. С. 2.

⁵⁰¹ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 51. Спр. 13. Арк. 29–34.

⁵⁰² Новые трамвайные линии на Демиевке // Киевлянин. 1914. 13 апреля. № 101. С. 4.

⁵⁰³ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 55. Спр. 21. Арк. 97, 125, 136, 160–161.

⁵⁰⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 34. Арк. 7зв.

⁵⁰⁵ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 55. Спр. 21. Арк. 177.

⁵⁰⁶ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 34. Арк. 21.

⁵⁰⁷ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 55. Спр. 21. Арк. 200.

Деміївського трамвайного підприємства й міркування з його викупу. Прибутковість підприємства слугувала очевидною мотивацією; іншим важливим аргументом на користь викупу була перспектива подальшої еволюції міського транспорту (знову висловили ідею фізично приєднати деміївський трамвай до міського, а також з'єднати трамвайною лінією Деміївку з Клінічним містечком)⁵⁰⁸. Але наступного року ідею викупу відклали: по-перше, місто й Марголін не зійшлися в ціні; по-друге, Деміївка ще не була приєднана до міста, тож останнє в разі викупу стало б не власником, а лише концесіонером⁵⁰⁹. У підсумку міська залізнична комісія визнала недоцільним придбання Деміївського трамвая до повного здійснення викупу міського трамвая⁵¹⁰ (який, як ми вже знаємо, так ніколи й не відбувся).

У той же період місто приступило до реалізації ще одного транспортного проєкту — вузькоколійної залізниці від Києва до Віти-Литовської для перевезення дров. Частина цієї лінії мала проходити паралельно лінії Деміївського трамвая, Китаївською та Саперною вулицями. Запропонували унікальне для Києва рішення — укласти на одній із колій Деміївського трамвая третю рейку (ширина колії нової гілки становила 750 мм, тобто приблизно половину ширини трамвайної колії). Марголін дав на це згоду⁵¹¹. Вантажний рух вузькоколійкою відкрився 15 (28) травня 1916 року⁵¹², а 23 червня 1918 року розпочався пасажирський рух, від Саперної вулиці на Деміївці до Віти-Литовської. Нове підприємство також виявилось прибутковим, попри складні економічні умови⁵¹³. Пасажирський рух здійснювався до 22 листопада 1918 року включно, після чого припинився “в виду происходивших военных действий в той местности” (тобто наступу на

⁵⁰⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 34. Арк. 6–8, 17–18, 21.

⁵⁰⁹ К выкупу демиевского трамвая // Киев. 1916. 12 февраля. № 752. С. 4.

⁵¹⁰ К выкупу демиевского трамвая // Киевлянин. 1916. 22 июля. № 201. С. 3.

⁵¹¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 289. Арк. 48, 63.

⁵¹² ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 32. Арк. 332.

⁵¹³ Машкевич С. В. Прибутковий транспорт у “смутні часи”: залізнична гілка Київ – Віта-Литовська (1916–1919 рр.) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 48. С. 36–44.

Київ військ УНР)⁵¹⁴. Рух відновили 21 квітня 1919 року (Деміївський трамвай на той момент уже не працював), від нової початкової станції — на Німецькій вулиці, біля Володимирського базару⁵¹⁵.

Що ж до Деміївського трамвая, то починаючи з 1917 року він перетворився на збитковий. У жовтні того ж року Марголін продав підприємство⁵¹⁶, і його новим розпорядником став Соломон Геренрот (Марголін виїхав до Німеччини в 1918 році й більше не повертався до Києва⁵¹⁷). В умовах посиленої інфляції підприємство продовжувало приносити збитки, що зростали. З 1 (14) січня по 1 вересня 1918 року дохід склав 100 259 рублів, витрати — 262 593, відповідно дефіцит — 162 334 рублі⁵¹⁸. 6 вересня 1918 року рух Деміївського трамвая припинився⁵¹⁹ — за офіційним поясненням, через відсутність нафти й мастильних матеріалів. 15 листопада службовцям трамвая оголосили розрахунок; штат підприємства скоротився з 55 осіб під час роботи трамвая до 15 осіб станом на березень 1919 року⁵²⁰. У серпні 1919 року Колегія Комунальній Київського губвиконкому ухвалила постанову “о прийнятті в ведення Коммуналдела и присоединении к коммунальным предприятиям Демиевского трамвая”⁵²¹ — тобто фактично про його націоналізацію. Ніяких реальних наслідків це не мало, зокрема тому, що через два тижні радянська влада залишила Київ. Загалом, питання про можливе поновлення роботи Деміївського трамвая обговорювалось протягом 1919 року неодноразово, але далі розмов справа не пішла⁵²². Відомо також, що згодом рейки та шпали з Китаївської та Саперної ліній вжили для ремонту

⁵¹⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 404. Арк. 1–13в, 17–58.

⁵¹⁵ Железная дорога Вита-Литовская – Киев // Борьба. Киев, 1919. 18 апреля. № 54. С. 4.

⁵¹⁶ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 463. Арк. 163.

⁵¹⁷ Graffman, G. I Really should be Practicing. New York, 1981. P. 14–15.

⁵¹⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 463. Арк. 32, 42–43.

⁵¹⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 405. Арк. 114.

⁵²⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 463. Арк. 36.

⁵²¹ Там само. Арк. 173.

⁵²² Там само. Арк. 180–182.

вищезгаданої вузькоколіїної лінії на Віту-Литовську⁵²³. Трамвайний рух не поновився.

Останньою за хронологією окремою трамвайною лінією в Києві став Дарницький (Слобідський) трамвай — перша київська трамвайна лінія, яка перетнула Дніпро. Ідея з'єднати лівий берег з Києвом трамваєм через Миколаївський ланцюговий міст виникла ще наприкінці ХІХ століття. У 1898 році губернський секретар Никифор Матвеев звернувся до Міністерства внутрішніх справ з проханням дозволити йому побудову електричного трамвая Київ — Бровари. Матвеев отримав дозвіл, заснував Товариство Києво-Броварського електричного під'їзного шляху (трамвая)⁵²⁴, але не реалізував проєкт — з політичних⁵²⁵ або технічних⁵²⁶ причин. На початку 1908 року аналогічну ідею висловив інженер шляхів сполучення Валерій Тимченко⁵²⁷. У 1910 році він отримав дозвіл⁵²⁸, і того ж року розпочалися будівельні роботи. 25 квітня (8 травня) 1912 року відкрився рух за маршрутом Передмостова Слобідка (нинішній Гідропарк) — Микільська Слобідка (біля сучасної станції метро “Лівобережна”) — залізнична станція Дарниця⁵²⁹. 17 (30) жовтня того ж року розпочався рух через Миколаївський міст (кінцева станція в Києві була на Подолі, у нинішньої Поштової площі)⁵³⁰. Це значно покращило транспортну ситуацію для жителів Передмостової та Микільської Слобідок, багато з яких працювали в Києві: перед тим вони могли діставатись міста якщо не пішки, то лише водним транспортом, який працював лише в період навігації, причому ненадійно⁵³¹

⁵²³ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 457. Арк. 11.

⁵²⁴ Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. 1903. Отдел второй (первое полугодие). С. 30–55.

⁵²⁵ ЦДІАК. Ф. 692. Оп. 12 (1908). Спр. 48а. Арк. Ззв.

⁵²⁶ Новая линия трамвая Киев – Слободка – Бровары и Дарница // Киевлянин. 1910. 18 августа. № 227. С. 3.

⁵²⁷ Новая конно-железная дорога // Киевлянин. 1908. 23 апреля. № 112. С. 3.

⁵²⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 44. Спр. 30. Арк. 71–73.

⁵²⁹ Слободка // Киевская мысль. 1912. 26 апреля. № 115. С. 3.

⁵³⁰ Трамвайная линия Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 18 октября. № 289. С. 4.

⁵³¹ Машкевич С. В. Из истории речного транспорта в Киеве // Дні науки історичного факультету : Матеріали VI Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 8. Київ, 2013. С. 33–34.

Дарницький трамвай, на відміну від усіх інших у Києві, не був електричним. Його вагони було обладнано двигунами внутрішнього згорання, тобто вони були свого роду рейковими автомобілями на колесах; зазвичай застосовували назву “мототрамвай”.

Популярність Дарницького трамвая серед пасажирів у перші ж дні перевершила всі очікування. Не вистачало рухомого складу, і вагони завжди ходили переповненими⁵³². До моторних вагонів приєднували причепа, але проблема була в тому, що округ шляхів сполучення не дозволяв проїзд вагонів із причепами мостом. Тому перед в'їздом на міст поїзд доводилося розчіплювати, а після проїзду його — знову зчіплювати; це дуже уповільнювало рух⁵³³.

Рівно через рік після відкриття трансдніпровської дільниці, 17 (30) жовтня 1913 року, розпочався рух за новим маршрутом Микільська Слобідка — Бровари⁵³⁴. На цьому розвиток мережі мототрамвая закінчився. У тому ж 1913 році підприємство остаточно оформилося як “Акционерное общество Киево-Броварского с ветвью на Дарницу мототрамвая” (в побуті, однак, частіше вживалася назва “Дарницький трамвай”, яку застосовуємо й ми); засновниками товариства стали Валерій Тимченко і Семен Могилевцев⁵³⁵.

Світова війна спричинила 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 прямували до Києва Московсько-Києво-Воронезькою залізницею: це сприяло б розвантаженню станцій Київ II і

⁵³² Трамвай Киев – Слободка // Киевлянин. 1912. 4 декабря. № 336. С. 3.

⁵³³ Слободский трамвай // Киевская мысль. 1912. 21 июня. № 170. С. 3.

⁵³⁴ Открытие новой линии трамвая Киев – Бровары // Киевлянин. 1913. 20 октября 1913. № 289. С. 4.

⁵³⁵ ЦДАК. Ф. 442. Оп. 643. Спр. 145. Арк. 1–2.

Київ I-Товарний⁵³⁶. До весни 1916 року цю гілку збудували⁵³⁷. Разом із тим тривав інтенсивний пасажирський рух лінією. Восени 1916 року мототрамвай перевозив в середньому близько 12 000 осіб на день⁵³⁸ (на міському трамваї середній пасажиропотік за 1916 рік становив близько 300 000 пасажиродільниць на день — див. § 2.2).

У листопаді 1917 року управління мототрамвая (акціонерне товариство на той момент очолював київський купець 1-ї гільдії Товій Апштейн) вирішило припинити рух усіма його лініями, 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. Жителі звернулися до командувача військами Київського військового округу з проханням вплинути на ситуацію⁵³⁹. Згодом рух відновився; відомо, що в жовтні 1919 року трамваї між Дарницею та Микільською Слобідкою курсували⁵⁴⁰.

Лінія функціонувала також у 1920 році, принаймні на лівому березі, проте з якогось моменту по ній замість трамваїв ходили поїзди⁵⁴¹, а саму лінію перешили на вузьку колію⁵⁴². Мостом поїзди, незалежно від ширини колії, не могли б ходити через вагу. Трансдніпровське сполучення, у будь-якому 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). Це сполучення відновили в травні 1925 року, коли замість Ланцюгового мосту відкрили новий міст імені Євгенії Бош⁵⁴³.

⁵³⁶ Подвоз грузов мототрамваем из Дарницы // Киевская мысль. 1915. 20 марта. № 79. С. 3.

⁵³⁷ ЦДІАК. Ф. 692. Оп. 1. Спр. 3298. Арк. 1.

⁵³⁸ ДАКО. Ф. 1. Оп. 174. Спр. 1011. Арк. 162.

⁵³⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 405. Арк. 2–2зв.

⁵⁴⁰ ГАРФ. Ф. 5974. Оп. 2, д. 116, л. 34.

⁵⁴¹ О чем нам пишут // Коммунист – Вісти. 1920. 11 апреля. № 92. С. 2.

⁵⁴² Новая трамвайная линия Киев – Бровары // Киевский пролетарий. 1926. 23 ноября. № 271 (433). С. 4.

⁵⁴³ Автомоторный рух між Києвом і Дарницею // Большевик. 1925. 10 травня. № 104 (1299). С. 5.

Перейдемо тепер до порівняльного аналізу діяльності окремих приміських трамвайних підприємств⁵⁴⁴. Одразу зауважимо, що за масштабами всі вони, навіть разом узяті, не йшли в порівняння з Товариством КМЗ. Рухомий склад цих підприємств налічував: Святошинського трамвая (станом на 1914 рік) — 18 вагонів⁵⁴⁵, Кадетського (1917) — 2 вагони⁵⁴⁶, Деміївського (1919) — 6 вагонів⁵⁴⁷, Дарницького (1915) — 27 вагонів⁵⁴⁸, тоді як Товариство КМЗ у 1915 році мало 225 вагонів⁵⁴⁹. Відповідно, і пасажиропотік, і фінансові показники цих підприємств становили малу частку від аналогічних показників Товариства. Абстрагуючись, однак, від кількісного аспекту, значення цих підприємств можна оцінити, розглядаючи, по-перше, їх передісторію (зокрема, кількість охочих їх започаткувати), по-друге, їх історію в “сму́тні” часи — а саме аналізуючи причини, з яких перервалася їх діяльність, і подальшу долю маршрутів, які вони обслуговували.

Кількість охочих збудувати ту чи іншу лінію, взагалі кажучи, свідчить про її привабливість як комерційного проєкту з точки зору майбутніх підприємців. Щоправда, до цієї ознаки треба ставитись обережно, оскільки велика кількість охочих може свідчити як про привабливість проєкту, так і, навпаки, про розчарування потенційних інвесторів ще на ранньому етапі. Точні висновки можна робити, лише знаючи конкретні причини, з яких кожен з підприємців відмовився від проєкту; однак із загальних міркувань виявляється не дуже ймовірним, аби підприємець ще до початку будівництва передбачав, що підприємство виявиться не вигідним. Отже, на нашу думку,

⁵⁴⁴ Машкевич С. В. Предприятия городского транспорта Киева до 1917 г. // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 1. Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія. 2018. Том 10. № 2. С. 41–43.

⁵⁴⁵ Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. 2014. № 1 (86). С. 36.

⁵⁴⁶ Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. 2014. № 2 (87). С. 21.

⁵⁴⁷ Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. III. Деміївський трамвай // Краєзнавство. 2017. № 1/2 (98/99). С. 92–93.

⁵⁴⁸ Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. IV. Дарницький (Слобідський) трамвай // Краєзнавство. 2017. № 3/4 (100/101). С. 99.

⁵⁴⁹ Киевский трамвай за 40 лет. Киев, 1933. С. 56.

велика кількість охочих свідчить радше про перспективність проєкту (а завчасна відмова — про проблеми скоріше інвестора, ніж проєкту).

Порівняємо, що відбувалося з кожним із чотирьох підприємств. Право на спорудження Святошинського трамвая на етапі проєктування було двічі перепродано; на наш погляд, це свідчить про те, що підприємство вважалося перспективним. Збудувати Деміївський трамвай було принаймні троє охочих (причому відомо, що Яків Каплер зберігав інтерес до проєкту протягом щонайменше двох років⁵⁵⁰); отже, попередня зацікавленість була в наявності. Перша спроба побудови Дарницького трамвая сягнула етапу створення акціонерного товариства, що знов-таки свідчить про впевненість підприємців в успіху; цей перший проєкт (Матвєєва) зазнав невдачі з причин, які важко або неможливо було передбачити. На початковому етапі реалізації другого проєкту (Тимченка) також мав місце ентузіазм: “Ввиду очевидной выгоды новой трамвайной линии, — повідомляв репортер газети “Киевлянин” у серпні 1910 року, — общество предпринимателей этой линии быстро усиливается крупными капиталистами”⁵⁵¹. Очевидним “аутсайдером” відпочатково була Кадетська лінія, до якої, наскільки нам відомо, ніхто, крім Марголіна, цікавості ніколи не виявляв.

У реальності найбільш успішними з незалежних підприємств стали Святошинський і Дарницький трамваї. Обидва вони з’єднували Київ з далекими (за тодішніми мірками) передмістями, і їм не було практичної альтернативи (до Святошина, Дарниці й Броварів ходили, як і сьогодні, приміські поїзди, але вони були дорогими й курсували рідко). Тому закономірно, що діяльність обох цих підприємств перервалася не через економічні чинники, а лише через руйнування мостів. Як розповідалось вище, рух Святошинського трамвая відновили частково всього за три місяці, майже повністю — за два роки. На відновлення всієї дореволюційної мережі

⁵⁵⁰ ДАКО. Ф. 1240. Оп. 3. Спр. 6. Арк. 154–155.

⁵⁵¹ Работа по проведению трамвайной линии Киев – Слободка – Бровары // Киевлянин. 1910. 29 августа. № 238. С. 4.

Дарницького трамвая після відкриття нового моста пішло півтора року (лінію до Броварів знову відкрили в листопаді 1926 року)⁵⁵². Трамвайні лінії, що раніше належали цим двом підприємствам, стали частинами транспортного коридору “захід–схід”, що відповідає, з деякими змінами, сьогоденній трасі першої лінії метро.

Деміївський і Кадетський трамваї відпочатково належали одному власнику — Давиду Марголіну, але згодом він їх продав. На відміну від Святошинського й Дарницького, обидва ці підприємства припинили функціонування через те, що стали глибоко збитковими — тобто збанкрутіли. Далі ж їх історія склалася істотно різним чином. Трамвайний рух першою лінією Деміївського трамвая, нинішнім Голосіївським проспектом, відновили в 1926 році; зараз це частина траси другої лінії метро. Кадетська лінія стала єдиною з чотирьох, на якій після 1918 року рух не відновився. Про її малу значущість свідчить і той факт, що в книзі “Киевский трамвай за сорок лет” ця лінія взагалі не згадується (хоча інформації про її функціонування збереглося чимало).

Отже, наприкінці ХІХ століття в Києві попит на перевезення міським транспортом перевищив пропозицію. Це викликало великий наплив заявок від охочих організувати приватні транспортні підприємства, що практично гарантували їх власникам гарний прибуток. У самому місті монопольним становищем користувалося Товариство КМЗ. Спроби “вторгнення” на його територію мали місце (проект Кумбарі лінії Кадетським шосе; неодноразові пропозиції щодо подовження Святошинського трамвая до Галицького базара; окрім цього, Кумбарі свого часу пропонував збудувати лінію до Пущі-Водиці⁵⁵³), але вони не мали шансів на успіх, оскільки місто дотримувалося договору з Товариством. Тому інші підприємці звернули увагу на приміські

⁵⁵² Открытие Броварской линии мототрамвая // Киевский пролетарий. 1926. 19 ноября. № 268 (430). С. 5.

⁵⁵³ ДАКО. Ф. 9. Оп. 2. Спр. 206. Арк. 333.

транспортні коридори; усього виникло чотири незалежних трамвайних підприємства.

Будівництво Святошинської лінії трамвая стало другим, після Пуще-Водицької лінії, випадком, коли проєкт трамвая був відпочатково тісно пов'язаний із проєктом об'єкта, який цей трамвай мав обслуговувати (і в тому й в іншому випадку — дачне селище), і першим випадком успішної реалізації таких взаємопов'язаних проєктів (оскільки Святошинський трамвай ввели в експлуатацію на сім з половиною місяців раніше за Пуще-Водицький).

У стабільних економічних умовах усі чотири підприємства працювали більш або менш успішно. Які з них були більш, які менш перспективними, чітко показали події кризового періоду — починаючи з 1917 року — та їх подальша доля. Ті з підприємств, що працювали в найнапруженіших коридорах — Святошинський та Дарницький трамваї — успішно подолали кризу; їх робота перервалася через суб'єктивні причини й відновилася при першій же можливості (хоча для Дарницького трамвая ця можливість настала не надто швидко, зважаючи на необхідність відновити міст через Дніпро). Менш успішним став Деміївський трамвай, попит на який був не настільки високим: він припинив роботу через збитковість й був згодом відновлений лише частково. Найменш успішним — Кадетський трамвай, який також закrywся через нерентабельність і не був відновлений взагалі.

2.4. Муніципальне автобусне підприємство

Як уже згадувалося вище, першим видом громадського транспорту в Києві стали омнібуси, що проїснували близько півтора року, у 1879–1880 роках. Протягом наступних тридцяти років до ідеї безрейкового громадського транспорту в Києві практично не поверталися. Рейковий транспорт був істотно вигіднішим і більш економічним, особливо при

тодішньому стані міських вулиць. Але на початку 1910-х років у міста з'явився дещо несподіваний стимул організувати автобусне сполучення.

Стимулом цим став запланований викуп трамвайного підприємства в Товариства Київської міської залізниці, про який ішлося у § 2.2. За умовами контракту 1889 року, при викупі місто мало заплатити підприємцю “сумму равную в 10 раз взятому среднему чистому доходу из 5 последних пред выкупом лет”⁵⁵⁴. Отже, Товариство мало зацікавленість у тому, аби напередодні викупу трамвай був якомога *більш* прибутковим, а міська управа — аби він був якомога *менш* прибутковим. Звідси виникла ідея: влаштувати конкуренцію трамваю, аби зменшити його прибуток.

Викуп відпочатково запланували на 1914 рік; створити альтернативу трамвайному підприємству бажано було кількома роками раніше. Нагода трапилася навесні 1910 року. Дехто А. Прейс, представник швейцарського товариства автомобілів і аеропланів, запропонував Київській міській управі організувати експлуатацію в Києві автобусів, місткістю від 20 до 24 чоловік, на маршруті Олександрівська (Контрактова) площа — міська дума (майдан Незалежності) — Фундуклеївська (Богдана Хмельницького) — вокзал, з інтервалом 10 хвилин і тарифом 5 копійок за кожну з трьох названих діляниць⁵⁵⁵.

На початку червня 1910 року міська управа обрала комісію для розроблення умов майбутньої концесії на влаштування автобусного руху, під головуванням Валерія Оргіс-Рутенберга, очільника міської залізничної комісії (що опікувалася трамвайними справами)⁵⁵⁶. Майже відразу ж порушили питання про зменшення автобусного тарифу: замість 5 коп. за кожну тарифну діляницю пропонувалося 4 коп. за першу й 3 коп. за кожну наступну. Це зробило б автобус дешевшим за трамвай, проїзд у якому коштував 5 коп. за

⁵⁵⁴ ДАКО. Ф. 1. Оп. 246. Спр. 45. Арк. 162в зв.

⁵⁵⁵ К устройству в Киеве правильного омнибусно-автомобильного сообщения // Киевлянин. 1910. 5 марта. № 64. С. 3.

⁵⁵⁶ К устройству автобусного движения в Киеве // Киевлянин. 1910. 1 июня. № 150. С. 3.

першу дільницю й 3 коп. за кожную наступну⁵⁵⁷. Приблизно через місяць нова комісія склала список із семи автобусних маршрутів, що їх мали запровадити до 1913 року. Траси всіх цих маршрутів фактично дублювали трамвайні лінії, які вже існували; таким чином, створювалася пряма конкуренція трамваю, чого місто й бажало⁵⁵⁸. 20 вересня (3 жовтня) 1910 року міська дума постановила укласти договір з Прейсом⁵⁵⁹, і вже за два дні міський голова надіслав постанову думи київському губернатору з клопотанням про якнайшвидшу ухвалу, прямо вказавши на причину: “возможно скорое устройство автобусного движения представляется желательным не только в интересах городского населения, нуждающегося в удобном и дешевом сообщении, но и городской кассы, в виду предстоящего выкупа городской железной дороги”⁵⁶⁰. Однак проєкт Прейса так і не втілили.

У березні 1911 року надійшла заява від фірми Луї Гейера з пропозицією здійснити проєкт на умовах, уже вироблених у договорі з Прейсом⁵⁶¹. 26 квітня (9 травня) підписали контракт, за яким віддавали автобусну концесію цій фірмі. Перший маршрут планувався від Подолу до вокзалу; другий, кільцевий, мав з'єднати Хрещатик, Сінну (Львівську) площу, вокзал і Маріїнсько-Благовіщенську вулицю (Саксаганського)⁵⁶². Згідно з контрактом, рух першою лінією мали відкрити не пізніше ніж через півроку після підписання; проте до середини жовтня в Київ не було навіть доставлено жодного автобуса. Контракт анулювали⁵⁶³.

Наступна пропозиція надійшла від берлінського акціонерного товариства N.A.G. (Neue Automobil-Gesellschaft) — про організацію автобусного руху на половинних акціонерних засадах (одна половина

⁵⁵⁷ К вопросу о введении в Киеве автобусного движения // Киевлянин. 1910. 4 июня. № 153. С. 3.

⁵⁵⁸ Условия введения автобусного сообщения в Киеве // Киевлянин. 1910. 22 июня. № 170. С. 4.

⁵⁵⁹ Вчера, 20 сентября, Киевская городская дума постановила <...> // Киевлянин. 1910. 21 сентября. № 261. С. 3.

⁵⁶⁰ Автобусное сообщение и автотаксометры // Киевлянин. 1910. 23 сентября. № 263. С. 3.

⁵⁶¹ Автобусное движение // Киевская мысль. 1911. 9 марта. № 68. С. 4.

⁵⁶² Автобусная концессия // Киевская мысль. 1911. 28 апреля. № 116. С. 2.

⁵⁶³ Автобусная концессия // Киевская мысль. 1911. 18 октября. № 288. С. 3.

підприємства мала належати товариству, друга — місту). Міська управа погодилась на це, з умовою, щоб товариство ні в якому разі не продавало свої акції особам, причетним до Товариства Київської міської залізниці (все з тієї ж причини — автобусне підприємство мало стати конкурентом трамвайному)⁵⁶⁴. У грудні 1912 року домовилися про експлуатацію пробної лінії від Царської (Європейської) площі до території Всеросійської виставки (нинішня територія спорткомплексу “Олімпійський”) протягом літа 1913 року⁵⁶⁵. Але й цей проєкт залишився на папері.

На початку 1913 року стало зрозуміло, що затягувати розв'язання питання з автобусним сполученням більше не можна. Наближався термін викупу трамвая, а на початку літа мала відкритися виставка, що обіцяло додатковий пасажиропотік. Тоді вирішили, що автобусне підприємство буде повністю належати місту — у приватних фірм тільки куплять автобуси. Розглянувши декілька пропозицій, міська управа ухвалила придбати п'ять машин у фірми Бенц-Гаггенау⁵⁶⁶. 9 (22) березня 1913 року уклали відповідний договір. Кожен автобус, розрахований на 21 місце для сидіння й 6 для стояння, коштував місту 10 775 рублів. Чверть всієї суми мали сплатити негайно після приймання автобусів міською управою, залишок — розбити на шість платежів, раз на три місяці. Гарантійний термін на машини становив один рік. Окремо фіксувалося: “Фирма ручается, что поставляемые автобусы будут исправно действовать на уклонах в 10 % и что будут потреблять на пробеге 100 километров по ровной дороге бензина около 32 килограмм и масла около 5 килограмм, при условии правильного обращения с машиной и нормального сухого состояния улиц”⁵⁶⁷.

Примітно, що при обговоренні майбутніх маршрутів автобусів один із гласних міської думи, Н. В. Ковалевський, пропонував вилучити з маршрутної

⁵⁶⁴ К устройству в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. 1912. 10 января. № 10. С. 3.

⁵⁶⁵ К устройству в Киеве автобусного движения // Киевлянин. 1912. 16 декабря. № 348. С. 4.

⁵⁶⁶ К введению в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. 1913. 28 февраля. № 59. С. 4.

⁵⁶⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155. Арк. 2–2зв.

мережі головну вулицю — Хрещатик, мотивуючи це таким чином: “Наш город и в особенности такой центр, как Крещатик к сожалению не славится благоустройством воздуха, а в летнюю пору во время разгара асфальтовых работ распространяется такой смрад, что обывателям приходится затыкать носы и мне кажется несправедливым допустить, чтобы ко всем запахам присоединить бензинную копоть, которою неминуемо обдаст пешеходов пылящая машина с взобравшимися на нее двадцатью счастливыми седоками, говорю счастливыми, предполагая, что особенно в первое время места будут братья с боя”⁵⁶⁸. Однак, звісно, ухвалили пустити автобуси центральними вулицями, де очікувався максимальний пасажиропотік і де це дозволяв стан мостових. Запроєктували два маршрути: Олександрівська площа — виставка й Олександрівська площа — вокзал; вони поділялися, відповідно, на дві й три тарифних ділянки, при тарифі 10 коп. за першу ділянку (удвічі дорожче за трамвай) і 5 коп. за кожну наступну⁵⁶⁹.

Ще до запуску автобусів частина професіоналів скептично висловлювалися щодо успіху майбутнього підприємства. Характерним є звернення інженера Е. Гарфа, який працював у київському представництві берлінського машинобудівного заводу “Циклон”, до Оргіс-Рутенберга в лютому 1913 року. “Совещание <...> и беседа с директором N.A.G. коренным образом изменило мой взгляд на возможность осуществления автобусного движения в Киеве, — повідомляв Гарф. — Раньше, по имеющимся в моем распоряжении данным, я считал это дело само по себе только убыточным, но все же возможным и необходимым для понижения выкупной стоимости трамвая, теперь же я почти убежден вообще в невозможности осуществить его”. Аргументи Гарфа мали технічний та комерційний характер: він вважав, що представники міста (і особисто Оргіс-Рутенберг) не мають необхідного

⁵⁶⁸ Там само. Арк. 20–20зв.

⁵⁶⁹ В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1913. 10 апреля. № 100. С. 4.

досвіду й не готові піти на ризик, необхідний для реалізації проєкта такого масштабу⁵⁷⁰.

Разом із тим, навесні того самого 1913 року надійшла заява від ще одного охочого влаштувати автобусний рух — купця першої гільдії Йосипа Ципріса: він запропонував “устроить и производить в городе Киеве на свой счет и риск автобусное движение” за п’ятьма маршрутами (у тому числі від Царської площі до вокзала, від Думи до Деміївки, від Бессарабки до Шулявки). Однак міська управа визнала його умови непридатними для міста й тому відхилила пропозицію⁵⁷¹.

Зрештою, 1 (14) червня 1913 року (за збігом, рівно у 21-шу річницю пуску електричного трамвая) розпочався рух двох автобусів за маршрутом Царська площа — виставка. Як повідомляли газети, “в течение всего дня автобусы ходили переполненными публикой”⁵⁷². Основною ж перешкодою новому виду транспорту стали візники, що часто не бажали поступатися автобусам дорогою, попри вимогу правил. Менше ніж за тиждень сталася перша аварія за участю автобуса: на розі Хрещатика та Прорізної візник ігнорував сигнали, не поступався дорогою і, нарешті, різко зупинив дροжку просто перед автобусом; шофер останнього негайно загальмував, але не зміг уникнути зіткнення, через що автобус не зміг продовжувати рух⁵⁷³.

Завдяки гарному завантаженню автобусів, при 10-копійчаному тарифі, кожна з двох машин стала давати до 15 рублів чистого прибутку на добу⁵⁷⁴. Тому вже через кілька днів після відкриття руху порушили питання про зниження тарифу — в інтересах незаможної публіки та зважаючи, знов-таки, на конкуренцію з трамваем. 7 (20) червня міська управа затвердила 5-копійчаний тариф у ранкові години, до півдня, коли пасажиропотік був

⁵⁷⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 162. Арк. 207–208.

⁵⁷¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 163. Арк. 1, 3.

⁵⁷² Начало автобусного движения в Киеве // Киевлянин. 1913. 2 июня. № 151. С. 4.

⁵⁷³ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155. Арк. 112, 114.

⁵⁷⁴ К автобусному сообщению в Киеве // Киевлянин. 1913. 7 июня. № 155. С. 3.

відносно невеликим⁵⁷⁵. З 15 (28) червня на лінію вийшло ще два автобуси — таким чином, рухомий склад досяг запланованої чисельності: чотири автобуси на маршрутах, п'ятий у резерві. До 18 червня (1 липня) відкрили другий автобусний маршрут, від Царської площі до вокзалу⁵⁷⁶; 24 червня (7 липня) — ще раз переглянули тарифи. Тепер проїзд від Царської площі до виставки коштував 5 копійок у будь-який час, а маршрут Царська площа — вокзал розбивався на дві тарифні ділянки, з тарифом по 5 копійок за кожен⁵⁷⁷. Рекомендуючи це зниження тарифів, думська залізнична комісія (яка відтепер відала й автобусним рухом) відзначала, що, як результат, експлуатація автобусів, імовірно, виявиться дещо збитковою — однак радила не зупинятися перед цим “в интересах населения и городского хозяйства”⁵⁷⁸. Тут учергове йшлося про конкуренцію з трамваем. З тією самою метою на вокзальній лінії розклад автобусів узгодили з розкладом прибуття дачних поїздів, тож автобуси швидко наповнювалися публікою, негайно рушали в путь, і пасажирів діставались міста дещо швидше, ніж якби вони їхали трамваем. Високий попит призвів до того, що кондуктори стали допускати наповнення машин понад норму. Одного разу, коли замість належних 24–26 пасажирів у автобус набилося понад 30, він ледве здолав підйом Безаківською вулицею⁵⁷⁹.

Відзначимо, що, за сприятливих обставин, автобуси могли б ходити й там, де трамваї не ходили. На початку вересня 1913 року до міського голови звернулося “Юго-западное поощрительное скаковое общество” з проханням організувати автобусний рух до трибун Сирецького іподрому (що розташовувався там, де нині кіностудія імені Довженко), де розпочинався осінній сезон перегонів і відповідно очікувався великий наплив публіки; “между тем сообщение не совсем удобно, так как трамвай не доходит к трибунам”. Однак у проханні відмовили на підставі того, що “мостовые по

⁵⁷⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155. Арк. 113–113зв.

⁵⁷⁶ Автобусное сообщение // Киевская мысль. 1913. 18 июня. № 166. С. 3.

⁵⁷⁷ Автобусное движение // Киевская мысль. 1913. 27 июня. № 175. С. 3.

⁵⁷⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155. Арк. 163–163зв.

⁵⁷⁹ К движению городских автобусов // Киевлянин. 1913. 29 июня. № 177. С. 3.

всему Бибииковскому бульвару и Шулявке находятся в неудовлетворительном состоянии и движение автобусов по такой мостовой вредно отразится на моторах и шинах”, и “полного отсутствия мостовой у ипподрома”⁵⁸⁰.

Товариство КМЗ не залишило без уваги появу конкурента. Менш ніж за три тижні після пуску автобусів воно звернулося до міської управи, заявивши, що введення руху за маршрутом Царська площа — виставка порушує права Товариства згідно з договором останнього з містом. Відповідь управи (цілком справедлива) зводилася до того, що введення автобусного руху ніяк не суперечить згаданому договору, в якому про такий рух нічого не говорилося. Товариство також висловило претензії з приводу автобусів, які, розвертаючись на кінцевому пункті у виставки, обмежували рух трамваїв; у відповіді стверджувалося, що монополія Товариства поширюється тільки на рейкову мережу на міських вулицях — але самі вулиці залишаються в спільному користуванні всього населення, тож автобуси мають безумовне право маневрувати так, як необхідно⁵⁸¹.

Шофери ж автобусів ставали щодалі сміливішими. У гонитві за прибутком почалося те, що кореспондент газети назвав “скаженою їздою” автобусів. Вони часто мчали з великою швидкістю, прагнучи підібрати пасажирів, які чекали трамвай на зупинках. Наприкінці липня на повороті Великої Васильківської, у Рогнідинської, сталася аварія. У правого узбіччя вулиці рухалась підвода з дошками, лівіше її — візник, а посеред вулиці, по рейках — два вагони трамвая. За трамваями слідував автобус № 4. Шофер автобуса, бажаючи обігнати всіх інших учасників руху, розвинув велику швидкість і спробував проскочити між візником і трамваями. Маневр не вдався, і машина зачепила й пошкодила візникові дрого; сам автобус також отримав пошкодження⁵⁸².

⁵⁸⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 159. Арк. 11–11зв, 13.

⁵⁸¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 155. Арк. 165, 167–167зв.

⁵⁸² Бешенная езда автобусов // Киевлянин. 1913. 30 июля. № 208. С. 4.

Відзначимо, що шоферами автобусів на той час були здебільшого німці⁵⁸³. Фірма Бенц-Гаггенау час від часу керувала діями своїх співробітників, надсилаючи розпорядження з Берліна; так, у липні 1913 року вона повідомила київську міську управу, що суворо попередила Петерсена й Бейля, шоферів автобусів № 4 й 5, які вже отримали пошкодження, “dass sie nicht in zu raschem Tempo wieder durch die Stadt fahren” [“аби вони більше не їздили містом у такому швидкому темпі”]. Місцевим шоферам фірма не довіряла: у тому ж листі вона попросила видати розпорядження “nicht <...> durchaus unerfahrene russische Chauffeure auf unsere Wagen zu setzen” [“не саджати на наші машини абсолютно недосвідчених російських шоферів”], бо це, мовляв, призведе до експлуатаційних неприємностей⁵⁸⁴.

Агресивний стиль водіння приніс матеріальні дивіденди. За серпень 1913 року автобуси, замість очікуваного збитку, дали невеликий прибуток (дохід склав 5864 руб. при витратах, включаючи амортизацію, 5502 руб.). Восени того ж року маршрути дещо змінили. Вранці автобуси робили кілька рейсів від Царської площі до вокзалу; пасажирами цих рейсів були головним чином службовці установ Києва, що жили в дачних місцевостях і діставалися Києва поїздами. В інший час, до 11-ї години вечора, автобуси ходили від Царської площі до Миколаївського костьолу на Великій Васильківській. Весь цей маршрут становив одну дільницю й відповідно обходився пасажиру в 5 копійок, тоді як на трамваї така сама подорож коштувала 8 копійок (дві дільниці). Здавалося, що справа створення конкуренції трамваю успішно прогресує⁵⁸⁵.

Однак на рубежі 1913–14 років виявилось, що перспективи автобусного підприємства не є оптимістичними. Ще в жовтні почалися проблеми з фірмою Бенц-Гаггенау, яка не виконала вимог міста про виправлення в автобусах (що знаходилися ще на гарантії) деяких дефектів і про постачання запасних

⁵⁸³ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 158. Арк. 21зв, 23зв, 25зв.

⁵⁸⁴ Там само. Арк. 6.

⁵⁸⁵ К автобусному движению // Киевлянин. 1913. 17 ноября. № 317. С. 5.

частин; у відповідь місто затримало черговий платіж фірмі⁵⁸⁶. При складанні кошторису експлуатації автобусів на 1914 рік запланували величезний збиток (близько 55 тис. руб. доходу при майже 119 тис. руб. витрат, до яких входила повна амортизація автобусів)⁵⁸⁷. Наприкінці лютого 1914 року в думській комісії обговорювали питання про злам рами одного з автобусів. Ухвалили вимагати від фірми-виробника заміни рами, і разом із тим констатували, що злам, на думку експертів, є наслідком слабкості конструкції, тож найближчим часом слід очікувати таких самих поламвань рам і в інших машинах⁵⁸⁸.

У жовтні того самого року в газетній замітці відверто заявили: “Главной целью введения автобусного сообщения было подорвать, хотя отчасти, доходность некоторых главных трамвайных линий, в тех видах, чтобы соответственно понизить выкупную стоимость трамвайного предприятия. Затея эта, как констатировано городским управлением, положительных результатов не дала. Автобусное сообщение, почти совершенно не отразившееся на интенсивности трамвайного движения, в сторону его уменьшения, тем не менее ввело городское управление в значительные убытки. В связи с предстоящим с 1 ноября тек[ущего] года выкупом г. Киевом трамвайного предприятия, дальнейшее существование автобусного движения является уже совершенно бесцельным”⁵⁸⁹.

Викуп трамвайного підприємства, як нам уже відомо, не відбувся. Долю ж автобусного підприємства остаточно вирішило те, що в ніч на 30 листопада (13 грудня) автобус № 1 згорів. Причиною було загорання бензину в карбюраторі. Це сталося на розі Маріїнсько-Благовіщенської та Кузнечної (Горького) вулиць — на щастя, по дорозі в парк, уже без пасажирів. Шофер, механік і кондуктор автобуса ледь встигли врятуватися⁵⁹⁰. У середині грудня міська управа видала розпорядження про припинення автобусного руху. З

⁵⁸⁶ К автобусному движению в Киеве // Киевлянин. 1913. 11 октября. № 280. С. 3.

⁵⁸⁷ В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1913. 20 ноября. № 320. С. 3.

⁵⁸⁸ В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1914. 2 марта. № 63. С. 3.

⁵⁸⁹ К дальнейшей судьбе автобусного движения в г. Киеве // Киевлянин. 1914. 10 октября. № 280. С. 3.

⁵⁹⁰ Сгоревший городской автобус // Киевлянин. 1914. 1 декабря. № 332. С. 3.

чотирьох автобусів, що залишилися, два згодом переобладнали на пожежні машини й включили до складу обозу Старокиївського пожежного відділення, а ще один деякий час перевозив поранених і медичний персонал⁵⁹¹. Автобусний рух відновився лише за радянської влади, у 1925 році (див. § 3.2) — причому перший маршрут пролягав тією самою трасою, що й дванадцятьма роками раніше (між нинішніми Європейською площею та вулицею Саксаганського). У радянській історіографії саме ця дата, 1925 рік, подавалася як початок автобусного руху в Києві.

Отже, основним мотивом введення пасажирського автобусного сполучення в Києві влітку 1913 року було створення конкуренції трамвайному підприємству, з метою зниження його викупної вартості та отримання таким чином вигоди для міста. Це принципово відрізняло автобусне підприємство від окремих трамвайних підприємств, історія яких розглядалась вище (§ 2.4) — які мали на меті перш за все отримання прибутку. Автобусне підприємство також знаходилося у вигіднішому становищі в порівнянні з трамвайними, бо на нього не поширювалась дія § 7 договору 1889 року, який надавав Товариству КМЗ монопольне право на запровадження трамвайного сполучення, але не автобусного; відповідно, автобусні маршрути можна було прокладати де завгодно. Місто скористалося цією можливістю, організувавши два автобусні маршрути найпопулярнішими транспортними коридорами: з півночі на південь (зараз це частина траси другої лінії метро) та між центром і вокзалом (частина траси першої лінії метро).

Спочатку автобусному підприємству вдалося стати прибутковим, тим самим перевершивши очікування. Завдяки агресивній поведінці на ринку перевезень (швидка їзда, підлаштовування розкладу автобусів під розклад поїздів, зниження тарифів) йому вдалося відібрати певну частку пасажирів у трамвая. Але, зважаючи на взаємні масштаби двох підприємств (5 автобусів проти більш ніж 200 трамвайних вагонів більшої, ніж автобуси, місткості), в

⁵⁹¹ Прекращение автобусного движения // Киевлянин. 1914. 16 декабря. № 347. С. 4.

автобуса не було шансів скласти реальну конкуренцію трамваю, принаймні без швидкого кількісного зростання. Оскільки ж тодішні автобуси були набагато менш технічно досконаліми, ніж трамваї (про що свідчить їхня запланована повна амортизація за півтора року), таке зростання спричинило б величезні збитки, що, ймовірно, перевищили б фінансові вигоди від зменшення викупної вартості трамвайного підприємства.

Таким чином, слід зробити висновок, що ідея “підірвати” трамвайне підприємство за допомогою автобусного не могла бути реалізована в тих умовах. Коли наприкінці 1914 року це стало для міста остаточно зрозумілим, і до цього додалися технічні проблеми з автобусними машинами, вдалися до єдино розумного рішення — припинити автобусний рух.

2.5. Роль транспорту в повсякденному житті міста

Висвітливши хронологію розвитку київської транспортної системи до 1918 року і схарактеризувавши особливості роботи транспортних підприємств як таких, зупинимось тепер на не менш важливому питанні: взаємодії та взаємному впливі транспортної системи й самого міста⁵⁹².

Розвиток транспортної мережі, вочевидь, диктується передусім розвитком і потребами міста. Проте існує також зворотний ефект: поява громадського транспорту певним чином впливає на функціонування міста. Чим став транспорт у загальному контексті історії Києва й у повсякденному житті городян? Які зручності він приніс, які нові проблеми й конфлікти спричинив?

Позаяк трамвайні підприємства були приватними, наявні три учасники історичного процесу: підприємства, місто й пасажери. Між ними мала місце як співпраця, так і конфлікти. Найбезпосереднішим чином транспортні успіхи

⁵⁹² Машкевич С. В. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві // Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – кінця XX століть / Упорядники О. Бетлій, К. Диса, О. Мартинюк. Київ, 2016. С. 96–111.

та проблеми торкалися підприємств (саме існування яких залежало від комерційного успіху) і пасажирів (споживачів транспортних послуг). Отже, проблема, яку ми розглядаємо, має два основні аспекти:

1. Як вибудовувалися стосунки між підприємствами й містом? Окрім загальних проблем цього плану, у київському контексті існували окремі нюанси, що виникли, коли місто вирішило викупити найбільше з підприємств (Товариство КМЗ).

2. Як змінилося життя киян із появою громадського транспорту? Чи містяни вітали це нововведення, а чи це означало для них нові незручності?

Зважаючи на масштаби трамвайних підприємств, поданий нижче аналіз стосується в основному Товариства КМЗ, хоча в якісному сенсі проблеми взаємодії окремих приміських трамвайних ліній і з містом і з пасажирами були практично однаковими⁵⁹³.

Перш за все констатуємо: те, що міський транспорт був приватним, означало одну очевидну перевагу для міста. Досить надійне транспортне підприємство з'явилося без витрати міських коштів — навпаки, за договором, Товариство КМЗ мало сплачувати місту відсоток від свого прибутку; відповідна сума за 1913 р. становила 76 073 руб.⁵⁹⁴, тобто близько 1,6 % від загального міського доходу в 4 742 млн руб.⁵⁹⁵ Товариство, зі свого боку, було зацікавлене в стабільній роботі трамвая, оскільки будь-які проблеми спричиняли недоотримання прибутків. Додатковим стимулом було те, що в разі переривання руху Товариство, згідно з контрактом, мало сплачувати штрафи. Цей пункт втілювали на практиці. Зокрема, у листопаді 1907 р. Товариство оштрафували на 50 руб. через перерви в русі на головній лінії по Хрещатику⁵⁹⁶.

⁵⁹³ Машкевич С. В. Общественный транспорт и город Киев (конец XIX — начало XX вв.) // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2017. Vol. 20. Issue 5. P. 30–32.

⁵⁹⁴ Отчет Правления Общества Киевской Городской Железной Дороги за 1913 год. Киев, 1914. Приложение IV.

⁵⁹⁵ Проект сметы гор. Киева на будущий год // Киевлянин. 1912. 14 декабря. № 346. С. 3.

⁵⁹⁶ Оштрафование общества городского трамвая // Киевлянин. 1907. 17 ноября. № 318. С. 3.

Були й інші причини штрафів. Наприклад, на початку 1906 року поліція регулярно стежила за тим, як Товариство прибирало сніг на трамвайних коліях та навколо них, і так само регулярно знаходила порушення контракту. У січні городовий доповів, що на Бібіковському бульварі “рабочие городской железной дороги <...> разбросали собранный по полотну Городской железной дороги снег и лед на мостовую вдоль Николаевского парка <...> Требование его городского, не сбрасывать снег исполнить не пожелали”. На Товариство наклали штраф у 60 рублів, з розрахунку 1 рубль за кожний погонний сажень (2,13 м) довжини ділянки, на якій зафіксували порушення. У той самий день наглядач Лук’янівської поліційної ділянки “производил осмотр полотна <...> по Б[ольшой] Дорогожицкой улице <...> на расстоянии 300 погонных сажень[.] причем оказалось: между рельсами двойного пути находится вал снега вышиною до 3/4 арш[ина] [близько 0,5 м. — С. М.], который обледенел, в виду чего переезд через рельсы почти не возможен”; відповідно, Товариство оштрафували на 300 рублів⁵⁹⁷. Траплялися й на порядок вищі суми. Зокрема, у січні 1908 року “за несвоевременную уборку снега” одразу на чотирьох лініях Товариство оштрафували на 1228 рублів; у лютому того самого року “за несвоевременную уборку снега и сметение его на смежные мостовые” — на 7343 рублі⁵⁹⁸. Щоправда, останній епізод завершився трьома роками пізніше й не на користь міста. Товариство подало позов до Київського окружного суду, який у 1909 році визнав, що штраф був несправедливим. У 1911 році присуд набрав законної сили. Місто зобов’язали повернути Товариству повну суму штрафу, з відсотками та судовими видатками — загалом понад 10 000 рублів⁵⁹⁹.

Декілька разів Товариство штрафували через те, що воно будувало відрізки колії, які не відповідали стандартам, або без належного дозволу з боку міста (принаймні за його твердженням). Зокрема, 1908 року Товариство

⁵⁹⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 6. Спр. 104. Арк. 5–6.

⁵⁹⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 6. Спр. 94. Арк. 61–62.

⁵⁹⁹ Город і трамвай // Рада. 1911. 30 января (12 лютого). № 24. С. 3.

оштрафували у зв'язку з електрифікацією службової гілки в Пущі-Водиці, що, за заявою міста, була виконана без дозволу⁶⁰⁰. Товариство часто оскаржувало такі штрафи; іноді справа розв'язувалася на його користь, іноді — ні.

Характерним прикладом, що ілюструє особливості взаємин між всіма трьома учасниками історичного процесу, став епізод із ранньої історії Товариства, пов'язаний із прокладанням незапланованого відрізка трамвайної лінії, Михайлівською вулицею.

27 червня (9 липня) 1895 року на лінії від Думської до Лук'янівської площі кінну тягу замінили електричною⁶⁰¹. Але розташування роз'їздів на цій (одноколіній) лінії залишилося старим, розрахованим на кінну тягу — з урахуванням того, що кінні вагони рухалися крутим підйомом Малої Житомирської вулиці набагато повільніше, ніж вниз. Електричні вагони рухалися набагато швидше, але змушені були чекати на роз'їздах, тож їх середня швидкість була надто низькою. Проблема можна було б розв'язати, додавши роз'їзд на Малій Житомирській, але вона була занадто вузькою⁶⁰². Тоді Товариство подало до міської думи клопотання про дозвіл, замість роз'їзду, прокласти додаткову колію Михайлівською вулицею⁶⁰³. На засіданні думи 12 (24) вересня це питання спричинило гарячі дебати. Зокрема, гласний Бернер “указал, что общество железной дороги получает от думы удовлетворение по каждому своему заявлению, между тем интересы города игнорируются обществом и ходатайства города оставляются без удовлетворения”. Інші гласні також указали на численні незручності для пасажирів та випадки, коли, на їхню думку, Товариство не йде назустріч публіці⁶⁰⁴. У підсумку дума ухвалила “ходатайство <...> принять в принципе”,

⁶⁰⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 41. Спр. 6111. Арк. 68–71.

⁶⁰¹ Со вчерашнего дня открыто движение электрических вагонов до Лукьяновского базара // Киевлянин. 1895. 28 июня. № 176. С. 2.

⁶⁰² Несколько слов о взаимных отношениях городского управления и общества городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 19 сентября. № 259. С. 3.

⁶⁰³ Правление городской железной дороги обратилось в думу <...> // Киевлянин. 1895. 8 сентября. № 248. С. 2.

⁶⁰⁴ Ходатайство правления общества городской железной дороги о проложении пути по Михайловской улице // Киевлянин. 1895. 14 сентября. № 254. С. 2.

але перш ніж дати остаточну згоду, зажадати від Товариства певних дій у відповідь (збудувати нові лінії на Печерську й Куренівці, не закривати на зиму лінію до церкви Феодора, ще на одній лінії зменшити тариф)⁶⁰⁵.

Тоді правління Товариства звернулося з листом до редакції газети “Киевлянин”. Заперечивши частину “обвинувачень” на свою адресу (зокрема, у тому, що Товариство нібито отримує величезні прибутки), та роз’яснивши, для чого в цьому конкретному випадку потрібна додаткова колія (див. вище), правління потім зробило загальне твердження: “Правление <...> проникнуто глубоким убеждением, что интересы города, т. е. киевлян, и интересы общества Киевской городской железной дороги — тождественны; но понимание этих обоюдных интересов может быть, конечно, разное”⁶⁰⁶.

22 вересня (4 жовтня) міська управа, за участі деяких гласних думи, обговорила питання з представником правління Товариства Давидом Марголіним. Останній знову озвучив позицію Товариства: “ходатайство Правления <...> вызвано неоднократными заявлениями самих жителей города [далі йшов розібраний вище аргумент про роз’їзди. — С. М.] <...>, поэтому Правление <...> в удовлетворение требования публики и для установления более удобного движения вагонов готово произвести как единовременную затрату на постройку лишней линии, так и расход на ее содержание”. Отже, вів Марголін, збудування нової лінії — в інтересах більше публіки, ніж Товариства, а тому місту не слід висувати з цього приводу додаткові умови. Попри це, дума 29 вересня (11 жовтня) проголосувала вимагати від Товариства не *додати* нову лінію Михайлівською, а *перенести* наявну лінію з Малої Житомирської на Михайлівську⁶⁰⁷.

Але декілька гласних думи подали особливу думку, зазначивши, що дебати з цього питання велися одного дня, а голосування — наступного, через

⁶⁰⁵ Журнал № 22 очередного заседания Киевской городской думы 11 и 12 сентября 1895 года // Известия Киевской городской думы. 1895. № 9. С. 28–29.

⁶⁰⁶ Несколько слов о взаимных отношениях городского управления и общества городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 19 сентября. № 259. С. 3.

⁶⁰⁷ Журнал № 23 очередного заседания Киевской городской думы 27, 28 и 29 сентября 1895 года // Известия Киевской городской думы. 1895. № 9. С. 54–57.

що “прибывшие в это заседание гласные, не присутствовавшие в прежнем, не могли отчетливо выяснить себе, что требуемое разрешение — прямой интерес публики, а не акционерного общества, которое в этом случае пошло только навстречу желаниям публики”⁶⁰⁸. Через декілька днів Правління зробило “хід у відповідь” — постановило перенести, згідно з вимогою думи, лінію з Малої Житомирської на Михайлівську, але водночас “оставить без движения все другие вопросы, которые были связаны с его ходатайством о проложении соединительной ветви по Михайловской улице”⁶⁰⁹. Щоправда, майже одразу Товариство через ту саму газету “Киевлянин” повідомило, що “не намерено отказываться от постройки новых линий на том основании, что город не пошел на встречу его ходатайству” — але збудувати ці нові лінії воно мало намір, “как только выяснится положительно вопрос о безубыточности для общества этих линий”⁶¹⁰. Інакше кажучи: місто не пішло назустріч Товариству — тепер Товариство буде керуватися лише власними інтересами.

І все-таки ситуацію розв’язали на користь і підприємця, і пасажирів. 11 (23) жовтня дума втретє й востаннє обговорила питання про лінію Михайлівською, причому тепер “[б]ольшинство гласных признавали, что прокладка новой железнодорожной линии при существующей теперь линии на Мало-Житомирской улице доставит значительные удобства в исправности передвижения публики, которой до настоящей поры приходилось ожидать отхода вагона из Крещатикской площади по 20 и более минут, так как разъезд для вагонов слишком далеко отстоит от этой площади”. У підсумку дума проголосувала за те, щоб дозволити Товариству збудувати лінію Михайлівською, залишивши лінію Малою Житомирською⁶¹¹. Нову лінію

⁶⁰⁸ По вопросу о разрешении проложения пути городской железной дороги по Михайловской ул. // Киевлянин. 1895. 1 октября. № 271. С. 3.

⁶⁰⁹ Правление общества городской железной дороги постановило перенести <...> // Киевлянин. 1895. 6 октября. № 276. С. 2.

⁶¹⁰ На Михайловской улице свезены уже рельсы для укладки нового пути городской дороги // Киевлянин. 1895. 8 октября. № 278. С. 2.

⁶¹¹ Заявление 20 гласных о пересмотре состоявшегося решения городской думы // Киевлянин. 1895. 13 октября. № 283. С. 3.

збудували дуже швидко, і 1 (13) листопада розпочалась її експлуатація (Михайлівською вагони рухалися вниз, Малою Житомирською — вгору)⁶¹².

Отже, між Товариством та містом мав місце своєрідний торг. Товариство висунуло прохання до міста (про будівництво нової лінії). Місто спочатку вважало, що Товариство діє перш за все у власних інтересах, і тому вирішило виставити додаткові умови (будівництво інших ліній). Отримавши відмову, Товариство, своєю чергою, відклало розгляд цих умов. Проте водночас воно наполягало, що діє в інтересах не стільки власних, скільки пасажирів. Коли йому вдалося переконати в цьому місто, його прохання задовільнили, а питання про інші лінії розглядалось окремо, як того й забажало Товариство (згодом ці лінії збудували).

Випадки подібного торгу мали місце неодноразово. Приміром, у 1897 році Товариство звернулося за дозволом прокласти другу колію на лінії до вокзалу. Міська управа “признала возможным удовлетворить его только в том случае, если общество понизит тариф на проезд по городской дороге и по некоторым линиям ее в особенности, построит некоторые новые линии[,] особенно нужные для интересов городского населения и т. д.” Тоді Товариство заявило, що, згідно контракту 1889 року, має право прокладати другі колії без будь-яких додаткових умов⁶¹³. У кінцевому підсумку проклали і другі колії, і нові лінії, про які йшлося.

Повернемося до питання про конфлікти між Товариством і містом. Окрім формальних порушень, вони виникали також через непорозуміння або відсутність попередньої домовленості з того чи іншого питання. Вище (§ 2.2) згадувалося про першу невдалу спробу збудувати трамвайну лінію до Пущі-Водиці, коли виник конфлікт інтересів: Товариство зажадало гарантій того, що буде побудовано достатню кількість дач, аби утворився пасажиропотік для майбутньої лінії; громадяни ж не хотіли брати на себе зобов'язання будувати

⁶¹² Вчера открылось движение вагонов электрической дороги <...> // Киевлянин. 1895. 2 ноября. № 303. С. 3.

⁶¹³ К прокладке новых линий городской железной дороги // Киевлянин. 1897. 2 апреля. № 92. С. 3.

дачі, доки не буде підтверджено побудову трамвайної лінії. Коли ж наприкінці 1900 року лінія стала до ладу, виникла нова проблема. Не існувало домовленості між Товариством і містом щодо того, хто з них буде взимку очищати лісову ділянку лінії від снігу. Вже у січні 1901 року рух трамваїв до Пущі припинився, і правління Товариства повідомило міську управу, що відновить рух тільки якщо місто очистить лінію від снігу своїм коштом. Міська управа запропонувала Товариству провести чищення своїми засобами, але коштом міста. Товариство так і зробило, і рух відновився. Але надалі багато разів повторювався один і той самий сценарій: місто відмовлялось здійснювати або навіть фінансувати чищення, у відповідь на що Товариство “шантажувало” місто погрозою закрити рух (нагадуючи, що згідно з домовленістю воно не зобов'язане було підтримувати рух узимку). У кінцевому підсумку встановився (неписаний) порядок, за яким Товариство здійснювало чищення, а місто її фінансувало⁶¹⁴.

Мостова комісія міської управи регулярно інспектувала стан бруківки між рейками трамвая та поруч із ними, і так само регулярно знаходила порушення: приміром, “[н]а Крещатикской № 1 линии <...> мостовая в ямах и буграх. Между рельсами мостовая села[,] в виду чего рельсы приподняты и препятствуют движению”⁶¹⁵, або ж “[н]а Кирилловской № 16 линии трамвая мостовая между путями приходит в негодность, по случаю поделавшихся выбоин, ям и бугров, чрез что требуется сплошное исправление пути”⁶¹⁶. У квітні 1912 року, проінспектувавши бруківку “[п]осле весенней распутицы”, контролери управи знайшли порушення на 16 (!) лініях із 21⁶¹⁷. Зазвичай такі інспекції закінчувалися зверненнями до Товариства на кшталт: “Городская Управа просит Правление в двух недельный срок исправить мостовую в указанном месте. В противном случае работы будут произведены за счет

⁶¹⁴ Машкевич С. В. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. 2012. Вип. 38. С. 25.

⁶¹⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 44. Спр. 81. Арк. 8.

⁶¹⁶ ДАК. Ф. 163. Оп. 44. Спр. 104. Арк. 3.

⁶¹⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 44. Спр. 81. Арк. 15–16.

Общества”⁶¹⁸. У 1904 році за несвоєчасне виправлення бруківки між рейками на двох лініях Товариство оштрафували на 2 650 руб.⁶¹⁹

Ще один приклад непорозуміння між Товариством і містом: у квітні 1904 року міська дума ухвалила проєкт обов’язкової постанови про вивіщування у вагонах міського трамвая такси за проїзд пасажирів та схеми маршрутів⁶²⁰. Товариство адресувало губернському начальству скаргу на цю постанову, заявивши, що остання “возлагает на общество железной дороги обязанности, которые не предусмотрены контрактом его с городом и касаются внутреннего распорядка в отношении эксплуатации городской железной дороги, предоставленного договором усмотрению предпринимателя”. Губернське в міських справах присутствіє розглянуло скаргу та ухвалило, що дума не вийшла за межі своєї влади. Товариство не погодилось із цим висновком і через свого адвоката подало скаргу до Міністерства внутрішніх справ. У кінцевому підсумку справа дійшла до Правительствующого Сенату, який ухвалив, що постанова губернського присутствія є вірною, а отже скарга Товариства не має бути задоволена⁶²¹.

Протистояння між Товариством і містом стосовно фінансових питань було практично постійним. Це цілком зрозуміло, з урахуванням того, що інтереси сторін у цьому плані були протилежними. Приміром, у 1906 році, коли Товариство порушило питання про чергову емісію акцій, залізнична та фінансова комісії міської думи висловили думку, що “Городское Управление считает выпуск акций убыточным для города, так как возможно пользоваться ими для покрытия эксплуатационных расходов и этим искусственно увеличивать чистую прибыль”⁶²². Уже тоді міська влада мала на увазі 1914 рік, коли, згідно з контрактом, місто отримувало право викупити підприємство.

⁶¹⁸ Там само. Арк. 10.

⁶¹⁹ Штраф на общество городской железной дороги // Киевлянин. 1904. 5 декабря. № 337. С. 4.

⁶²⁰ Заседания Думы 29 и 30 апреля, 3, 4, 7, 10, 11 и 12 мая № 9 // Известия Киевской Городской Думы. 1904. № 4. С. 47.

⁶²¹ РГИА. Ф. 1288. Оп. 8 (1904 г.) Д. 82. Л. 1–4.

⁶²² ДАК. Ф. 163. Оп. 15. Спр. 1. Арк. 7.

“Не следует упускать из виду, что путем увеличения чистой прибыли от эксплуатации трамвая в ближайшие годы Общество может сделать выкуп предприятия в собственность города или совершенно невозможным, или весьма тяжелым в финансовом отношении”, — зазначив міський голова Іполит Дьяков у листі до Міністерства промисловості й торгівлі; схожу аргументацію він виклав у листі до Міністерства фінансів та державного контролера⁶²³. Дьяков вважав, що випуск акцій Товариству можна дозволити тільки за певних умов з боку міста. Ці апеляції не мали успіху: у Петербурзі стали на бік Товариства, визнавши (на засіданні Ради міністрів) “возражение <...> не имеющим положительного основания <...> в виду того, что обществу Киевской городской железной дороги по уставу предоставлено право увеличивать свой основной капитал, причем осуществление такого права не поставлено вовсе в зависимость от согласия, каждый раз, Киевского городского общественного управления”⁶²⁴.

Коли ж місто формально вирішило викупити трамвайне підприємство, суперечність загострилася ще сильніше. Як уже йшлося вище (§ 2.2), Товариство після цього почало діяти таким чином, щоб максимізувати свій прибуток — зокрема, скоротивши витрати на ремонт і технічне обслуговування до мінімуму, що, звичайно, не було доброю новиною для пасажирів. Місто, навпаки, намагалось зменшити доходи Товариства — зокрема, започаткувавши автобусне підприємство (§ 2.4). Основний же конфлікт у зв'язку з викупом стався через те, що сторони по-різному розуміли термін “чистий дохід”, на якому мав базуватися розрахунок — і, як результат, розійшлися в оцінці суми приблизно у два з половиною рази⁶²⁵. В кінцевому підсумку Товариство прогало через свою “жадібність”. Якби в 1915–1916 році воно погодилось на занижену суму, викуп, імовірно, за все, відбувся б, і акціонери отримали би принаймні якісь гроші. У реальності ж процес

⁶²³ Там само. Арк. 9зв, 13–18.

⁶²⁴ Там само. Арк. 9зв, 29.

⁶²⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 49. Спр. 4. Арк. 3.

затягнувся до початку 1918 року, коли через революційні події в Києві представники Товариства покинули місто, підприємство перейшло до відання міської управи безкоштовно, а акціонери Товариства втратили всі свої гроші.

Окрім конфлікту з міською управою, Товариство час від часу ставало учасником судових процесів безпосередньо з пасажирами. Один такий процес відбувся в листопаді 1897 р. Колезький асесор, гласний міської думи Микола Добринін звернувся до мирового судді 9-ї дільниці Києва з позовом, у якому стверджував, що через неправильне застосування пересадкових тарифів на певних трамвайних лініях Товариство неправомірно стягло з нього в період від 1892 до 1897 р. зайву платню за проїзд у розмірі 30 руб. 12 коп.⁶²⁶ Суд визнав позов таким, що підлягає задоволенню, лише щодо 8 копійок (!), перебраних із позивача в одній поїздки в жовтні 1897 р., що її було документовано (до позову додавалися трамвайні квитки). Позивач подав апеляцію, яку, втім, програв⁶²⁷. Конфлікти між пасажирами й Товариством через різне розуміння правил застосування тарифів або через помилки неодноразово траплялися й після цього. Приміром, у червні 1914 р. гласний думи Микола Чоколов (на його честь названо нинішній київський район Чоколівка) подав до управи скаргу на кондуктора, стверджуючи, що той неправильно видав йому квиток. Трамвайне товариство визнало помилку свого службовця, і на тому конфлікт було вичерпано⁶²⁸.

Але, окрім конфліктів, мали місце й випадки, коли місто, його мешканці або підприємства чи організації отримували вигоду від співробітництва з транспортними підприємствами, причому йшлося не про надання транспортних послуг. Найвідоміший з таких випадків — будівництво влітку 1902 року в Пущі-Водиці замського павільйону для концертів і розважальних заходів (такий павільйон тоді називався “вокзал”) і парку в англійському стилі.

⁶²⁶ Иск к правлению общества Киевской городской железной дороги о переборе платы за проезд по линиям этой дороги // Киевлянин. 1897. 5 ноября. № 306. С. 3.

⁶²⁷ Иск к правлению общества Киевской городской железной дороги о переборе платы за проезд по линиям этой дороги // Киевлянин. 1898. 27 февраля. № 58. С. 4.

⁶²⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 187. Арк. 107–109.

Профінансувало і те й інше не місто, а Товариство КМЗ. Звісно, не з альтруїстичних міркувань, а розраховуючи окупити витрати шляхом залучення нових пасажирів на дачну лінію. Додатковий дохід Товариству приносили також концерти та вечори танців, які воно влаштовувало в парку, а також відкритий при вокзалі буфет⁶²⁹. Тож у цьому випадку вигода була взаємною.

У революційні часи в місті відчувався значний дефіцит електроенергії. Це, природно, призводило до скорочення трамвайного руху. Але відомий принаймні один випадок, коли трамвайне підприємство, навпаки, мало надлишок електроенергії. Йдеться про Деміївський трамвай. Ще поки він працював, його правління дозволило певній кількості приватних абонентів фізично під'єднатись до його електричної мережі та відпускало цим абонентам електроенергію. Ніяких договорів з такими абонентами не укладалося; домовленості були усними, а абоненти приносили гроші в правління трамвая, не отримуючи жодних розписок. Поки трамвай працював, таких абонентів було 15; коли рух зупинився, правління залучило нових абонентів, і загальне їх число зросло до 46. Одним із таких абонентів був “електробіограф” (кінотеатр), причому владі було невідомо, кому він належав. Отже, у 1919 році Деміївський трамвай не працював за прямим призначенням, але перепродавав електроенергію⁶³⁰.

Зі Святошинським трамваєм мала місце дещо схожа ситуація. У травні 1918 року розробили схему використання струму від електростанції цього трамвая для освітлення дачного селища Святошин. Від депо до селища належало протягнути високовольтний дріт, а в самому селищі — обладнати п'ять незалежних ділянок електричної мережі напругою 110 вольтів, для ламп розжарювання (робоча напруга трамвая становила 550 вольтів)⁶³¹. До грудня 1918 року цю роботу не встигли закінчити, у зв'язку з чим, “желая удовлетворить настойчивые просьбы абонентов”, останніх стали приєднувати

⁶²⁹ Вокзал и парк в Пушче-Водице // Киевлянин. 1902. 25 июля. № 203. С. 3.

⁶³⁰ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 463. Арк. 148, 163–163зв.

⁶³¹ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 79. Спр. 39. Арк. 5–6.

безпосередньо до робочого трамвайного проводу — правда, під підписку про те, що їм відома небезпека такої схеми підключення та що вони не матимуть до правління трамвая жодних претензій⁶³². Восени ж 1919 року, коли Київ був під владою Добровольчої армії (білогвардійців), до завідувача електростанцією звернувся комендант 42-го Якутського піхотного полку, передавши наказ командира того ж полку про освітлення селища до 12-ї години ночі, зважаючи на військову необхідність. Відповідь повітової земської комісії по Святошинському трамваю, якій переадресували цю вимогу, зводилася до того, що в умовах хронічного дефіциту пального (дров) подовжити роботу електростанції в нічний час означає поставити під загрозу роботу самої лінії, яка, крім усього іншого, обслуговує потреби того ж фронту. На це командир полку полковник Іваненко відповів у цілком військовому дусі: “Прошу раз навсегда избавить меня от излишней переписки. <...> К чему излишние разговоры о лишнем расходе дров и где их достать, когда кругом лес. <...> Нам нужен свет и он должен быть”. Понад це, військові стали вимагати від правління трамвая спішно обладнати електричним освітленням вказані ними приміщення в селищі, причому роботи слід було закінчувати в день дачі розпорядження, під загрозою репресивних заходів. Ці вимоги не завжди були технічно здійсненні. Справа дійшла до вищого військового начальника в Києві — командувача Полтавським загоном Добровольчої армії генерала Бредова, який виніс рішення: “Никаких заданий по освещению средствами Святошинского земского трамвая, требуемых воинскими частями, без моего разрешения не выполнять, раз это требование является невыполнимым”⁶³³. Отже, трамвайні підприємства давали внесок до інфраструктурних проєктів у місті, причому не завжди добровільно.

⁶³² ДАКО. Ф. 1239. Оп. 79. Спр. 42. Арк. 1.

⁶³³ ДАКО. Ф. 1239. Оп. 79. Спр. 115. Спр. 1, 12, 17–18, 23.

Перейдемо до другого питання: як змінилося життя містян із появою громадського транспорту?⁶³⁴

Очевидна відповідь: пересування містом стало зручнішим і дешевшим. Мінімальна ціна поїздки трамваем становила 5 копійок, тимчасом як візником — від 10–15 копійок, на довші відстані — істотно більше. Відповідно, однією категорією громадян, найбільше незадоволених новим транспортним засобом, були візники. Деякі з них навіть вдалися до безуспішних спроб зірвати роботу конки, підкладаючи на рейки важкі предмети⁶³⁵. Згодом відзначили сплеск постачання на ринку вживаних дροжок: кількість візників помітно скоротилася⁶³⁶. Змінити фах змушені були насамперед ті візники, котрі орендували екіпажі й коней: їхніх доходів тепер стало недостатньо, аби покривати орендну платню⁶³⁷.

Пасажири, зі свого боку, вітали новий транспорт. Характерно, що і 1891 року, коли вулицями міста вперше пройшли вагони конки⁶³⁸, і наступного року, коли почався рух електричного трамвая⁶³⁹, певна кількість пасажирів спершу користувалася цим транспортом не задля того, щоб дістатися до пункту призначення, а як своєрідним атракціоном. Цікавість, зрозуміло, швидко минула, поступившись місцем прагматичним цілям. Незабаром виявилось, що конка не може впоратися з пасажиропотоком, особливо у святкові дні; часто-густо вздовж лінії стояли пасажири, які не могли потрапити до переповнених вагонів⁶⁴⁰. Згодом із цією проблемою частково впоралися, відправляючи у свята по два вагони одночасно⁶⁴¹.

⁶³⁴ Машкевич С. В. Общественный транспорт и город Киев (конец XIX — начало XX вв.) // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2017. Vol. 20. Issue 5. P. 32–35.

⁶³⁵ Злоба на конку // Киевское слово. 1891. 25 июля. № 1297. С. 3.

⁶³⁶ До пятисот человек биржевых извозчиков <...> // Киевское слово. 1891. 21 ноября. № 1389. С. 3.

⁶³⁷ Открытие конки уже до известной степени <...> // Киевлянин. 1891. 1 сентября. № 190. С. 3.

⁶³⁸ Во вторник, 6 августа, замечено усиленно-оживленное движение по киевской конке // Киевское слово. 1891. 8 августа. № 1308. С. 2.

⁶³⁹ Пассажирское движение <...> // Киевлянин. 1892. 2 июня. № 151. С. 2.

⁶⁴⁰ Электрический трамвай // Киевлянин. 1891. 10 сентября. № 197. С. 2.

⁶⁴¹ В праздничные дни киевская конка <...> // Киевлянин. 1891. 17 сентября. № 202. С. 3.

Надалі кияни активно висловлювали бажання, аби в їх районах з'явилися трамвайні лінії⁶⁴². Власне, ще 1885 року, коли проєкти конки були на стадії обговорення, група торговців Троїцького ринку й домовласників Жилянської вулиці подала до Міської думи клопотання з пропозицією прокласти майбутню лінію конки саме Жилянською, а не паралельною Жандармською⁶⁴³. У 1900 році, коли проєкт трамвайної лінії до Пущі-Водиці був на завершальній стадії, група власників дач висловила своє невдоволення рішенням думи про прокладання ділянки майбутньої лінії Гоголівською вулицею замість Лермонтовської. Власники стверджували, що заплатили більше за свої земельні ділянки саме заради того, щоб мати можливість побудувати дачі поруч із трамвайною лінією⁶⁴⁴. У жодному з тих двох випадків прохання мешканців не задовольнили. У 1895 році⁶⁴⁵ та в 1900 році⁶⁴⁶ домовласники Лук'янівського району висловили побажання мати лінію вздовж Осіївської вулиці (Герцена) в їхньому районі. Їм довелося чекати до 1904 року, доки там розпочався трамвайний рух.

У проведенні трамвая були зацікавлені не тільки мешканці, а й керівництво установ, до яких мали пройти майбутні лінії. Так було, зокрема, у випадку з Кадетським трамваем. Навесні 1913 року, коли артилерійське училище ще не було формально засноване, начальник Михайлівської артилерійської академії та артилерійських училищ генерал В. Чернявський порушив питання про те, чи зможе місто провести до майбутнього місця розташування училища трамвайну лінію⁶⁴⁷. Пізніше представники обох

⁶⁴² Машкевич С. В. Громадський транспорт як фактор розвитку Києва // Києвознавчі читання: історичні та етнокультурні аспекти. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 200-річчю від дня народження Тараса Шевченка та 250-річчю від дня народження Максима Берлінського. Київ, 2014. С. 245.

⁶⁴³ В Киевскую Городскую Думу Киевских купцов Троицкого базара и домовладельцев Жилянской улицы прошение // Известия Киевской Городской Думы. 1885. № 11. С. 303–304.

⁶⁴⁴ Заявление дачевладельцев урочища Пуща-Водица // Киевлянин. 1900. 3 сентября. № 244. С. 4.

⁶⁴⁵ В киевскую городскую думу и в правление киевской городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1895. 13 января. № 13. С. 2.

⁶⁴⁶ Направление линии городской железной дороги к церкви св. Федора // Киевлянин. 1900. 11 марта. № 71. С. 2.

⁶⁴⁷ К учреждению артиллерийского училища в Киеве // Киевлянин. 1913. 3 мая. № 121. С. 3.

артилерійських училищ звернулися вже до Давида Марголіна з проханням якомога скоріше провести трамвай до корпусів училищ, що споруджувалися. Однак Марголін не зміг швидко розв'язати це питання, бо не міг домовитися з Кадетським корпусом про проведення лінії через територію останнього⁶⁴⁸.

Неспроможність Марголіна вчасно добудувати лінію через обставини, що не залежали від нього — це приклад ще одного типу проблеми: кияни “авансом” розраховували на майбутню трамвайну лінію, після чого зазнавали незручностей, коли ця лінія не з'являлася в обіцяний термін.

У випадку з Кадетською лінією “заручниками” стали і сам Марголін, і представники училищ. Перший заздалегідь заготовив матеріали й найняв персонал для майбутніх робіт, і неможливість почати самі роботи оберталася для нього збитками. Другі висловлювали невдоволення відсутністю обіцяної їм Марголіним трамвайної лінії, якою вони планували підвозити матеріали для споруди будівель самих училищ. Зокрема, начальник 2-го Київського військового училища генерал В. Гаврилов під час проведених раніше торгів на спорудження училищних будівель оголосив підряднику про майбутню можливість підвезення матеріалів трамваєм. Відсутність такої можливості загрожувала зривом термінів спорудження й збитками для державної скарбниці⁶⁴⁹. Внаслідок наполегливих звернень представників училищ, кадетський корпус на початку травня 1915 року нарешті видав Марголіну дозвіл провести лінію трамвая через свої землі⁶⁵⁰, але виникли подальші труднощі. Як розповідалося вище (§ 2.3), Кадетську лінію подовжили до училищ лише через рік із лишком після того, як місто викупило її в Марголіна.

В інших випадках незручностей зазнавали звичайні мешканці. Взимку-навесні 1900 року певна кількість киян залишили свої міські квартири й переселилися до Святошина, розраховуючи на те, що незабаром там розпочнеться трамвайний рух. Інші планували здати свої дачі на літній сезон

⁶⁴⁸ ДАК. Ф. 112. Оп. 1. Спр. 1869. Арк. 4.

⁶⁴⁹ Там само. Арк. 8, 23–24.

⁶⁵⁰ Там само. Арк. 29.

того ж року, отже клієнтів слід було підшукувати в лютому-березні — але потенційні наймачі вагалися, оскільки не існувало зручного сполучення з містом. Дачовласники просили фірму “В. Ламаєр і К^о” сповістити їх, коли передбачається відкриття руху трамвайною лінією; саме це спонукало фірму започаткувати тимчасовий рух кінною тягою⁶⁵¹. Через одинадцять років схожа ситуація склалася у зв’язку з побудовою Дарницького трамвая. Через не дуже вдалі технічні рішення загальмувалося прокладення лінії Київ — Слобідка⁶⁵²; ця затримка спричинила суттєві незручності для тих мешканців, які внаслідок дорожнечі квартир у Києві заздалегідь переїхали до Слобідки, сподіваючись діставатися звідти до міста трамваєм⁶⁵³. Тепер виявилось, що всі ці новоявлені слобідчани на якийсь час залишилися без зручного сполучення з Києвом.

Отже, загалом кияни вітали появу трамвая біля своїх домівок і залишалися незадоволеними, коли з цим виникали затримки. Однак було й декілька помітних винятків. “Тільки не в нас під вікнами” — така думка не превалювала, але все ж існувала. У 1909 році, незабаром після відкриття трамвайного руху Караваєвською лінією, що проходила буквально під вікнами хімічної лабораторії та метеорологічної обсерваторії Університету Св. Володимира, правління університету звернулося до міської управи, зазначивши, що “сотрясение мостовой, производимое движением вагонов[,] делает невозможным производство точных взвешиваний на весьма чувствительных химических весах, а в обсерватории совершенно искажает показания самопишущих приборов”, і що пил, який здіюмають трамваї, унеможлиблює користування багатьма приладами в тій самій обсерваторії. Правління просило управу про негайне закриття Караваєвської лінії. Призначили комісію для розгляду претензій університету⁶⁵⁴. Лінію в результаті не закрили (трамваї ходили там аж до 1987 року).

⁶⁵¹ В настоящее время сооружение железнодорожной линии Киев – Святошин близится к окончанию // Киевлянин. 1900. 4 апреля. № 95. С. 2.

⁶⁵² К постройке трамвая Киев – Бровары – Дарница // Киевлянин. 1911. 22 августа. № 231. С. 2.

⁶⁵³ Трамвай Киев – Слободка – Дарница – Бровары // Киевская мысль. 1911. 31 июля. № 209. С. 4.

⁶⁵⁴ ДАК. Ф. 16. Оп. 144. Спр. 43. Арк. 9, 11.

Після відкриття в 1910 році Глибочицької трамвайної лінії Пилип Ясногурський (гласний міської думи протягом тривалого часу та горезвісна особистість⁶⁵⁵) висловив своє невдоволення у вельми жорсткій манері: “Округ Путей Сообщения, без всякого ведома и согласия города, разрешил бельгийской жидовской компании устроить на Глубочице безобразное трамвайное движение, почти на тротуарах, с ущербом для жителей”. Ясногурський заявив далі про намір зі зброєю в руках (!) зупинити трамвайний рух, після чого поновив звинувачення: “бельгийцы узаконили свое право таким образом: пригласили управскую комиссию, посадили ее в вагон и прокатили при выпивке и закуске с подола [sic] на вокзал да обратно и, таким образом, открыли дорогу наживать миллионы дохода, показав городу кукиш”⁶⁵⁶.

Як уже згадувалося, антисемітський настрій, що виявився в цій заяві, сам собою був ніяк не рідкістю в тодішньому Києві. Серед акціонерів трамвайного товариства були євреї (Давид Марголін, раніше Лазар Бродський); у заяві Ясногурського звучить звичайне невдоволення з того, що єврейські й бельгійські капіталісти, мовляв, “наживаються” на киянах. 1916 р. газета “Киев”, яка не намагалася приховувати свого ставлення до євреїв, писала: “Любовь наших прогрессивных газет дошла уже до того, что они замалчивают даже такие факты[,] как издевательство еврейско-немецких трамвайных заправил над трамвайными служащими, особенно кондукторшами”⁶⁵⁷. (Тривала Перша світова війна, і згадку про німців, яка жодним чином не відповідала дійсності — німців серед представників трамвайної адміністрації ніколи не було — додали, мабуть, для підсилення ефекту.)

⁶⁵⁵ Мокроусова О. Г. Пилип Ясногурський — київський домовласник-оригінал // Київ і кияни : Матеріали щорічної науково-практичної конференції Музею історії Києва. Київ, 2005. Вип. 5. С. 154–172.

⁶⁵⁶ Ясногурский Ф. Н. Киев былой, настоящий и будущий; Две скорби. Киев, 1913. С. 72.

⁶⁵⁷ Подвиги трамвайных администраторов // Киев. 1916. 2 августа. № 921. С. 4.

Стосовно національного питання слід зазначити, що міський транспорт деякою мірою спростив життя пересічному єврейському населенню Києва. У місті, як відомо, діяли суворі обмеження на право проживання для євреїв. З появою трамвайного сполучення з передмістями (передусім Деміївкою) та дачними селищами (Пущею-Водицею, Святошином) євреї, котрі не мали права проживати в місті, отримали реальну можливість жити в цих місцевостях і, скажімо, працювати в Києві. Приміром, у 1901 році газетна реклама дачного селища Святошин повідомляла, з одного боку, що селище пов'язане з містом лінією трамвая, а з іншого боку, що в ньому “разрешено условно жить евреям”⁶⁵⁸. (Реклама не уточнювала, що умови на той момент були досить жорсткими: євреї могли жити у Святошині тільки влітку й тільки маючи свідоцтво про необхідність лікуватися в дачній місцевості⁶⁵⁹.) Іншою можливістю, навіть для незаможних євреїв (хоча, знову-таки, лише за наявності дозволу), було проживання в одному з санаторіїв, зокрема в Пущі-Водиці, яка також була пов'язана з Києвом трамваєм⁶⁶⁰. Схоже, консервативно налаштованим киянам така ситуація була не до вподоби. Ще 1893 року “Киевлянин”, інформуючи своїх читачів про перевірку дозволів на проживання євреїв, констатував: “В последнее время, как известно, число евреев на Демиевке, благодаря удобному сообщению с городом, значительно увеличилось”⁶⁶¹.

Ще одним предметом обговорення було розташування трамвайних зупинок на вже наявних лініях. Час від часу мешканці того чи іншого району просили міську управу звернутися до Товариства від їхнього імені, аби посприяти встановленню нових зупинок, які полегшили б їм користування трамвайною лінією. У деяких випадках Товариство погоджувалось, в інших —

⁶⁵⁸ Дачи “Святошин” // Киевлянин. 1901. 3 мая. № 121. С. 5.

⁶⁵⁹ По вопросу о праве жительства евреев <...> // Киевлянин. 1901. 29 апреля. № 117. С. 3.

⁶⁶⁰ Meir N. Kiev, Jewish Metropolis: A History, 1859–1914. Bloomington, 2010. P. 121.

⁶⁶¹ На Демиевке в настоящее время местная полиция занята проверкой прав на жительство евреев <...> // Киевлянин. 1893. 16 октября. № 286. С. 2.

ні, посилаючись на численні скарги на те, що зупинок забагато, отже, їхню кількість треба було би зменшувати, а не збільшувати⁶⁶².

Коли майбутня трамвайна лінія мала проходити через приватну землю, власник зазвичай або вимагав неабияку компенсацію (імовірно, розглядаючи це як унікальну можливість збагатитися), або просто відмовлявся поступитися. Найвідомішим прикладом є київський фунікулер (відкритий 1905 року), який був помітно коротшим, ніж зараз, через відмову власника земельної ділянки, що прилягала до його нижньої станції, поступитися своєю власністю. Тільки зі скасуванням приватної власності стало можливим подовжити фунікулер (що й зробили наприкінці 1920-х років)⁶⁶³. Був, утім, і інший приклад. Коли побудували трамвайну лінію на Нижньо-Володимирській вулиці (ще 1905 року), колії заклали на місці колишніх тротуарів. Згодом управа нагадала, що, згідно з міськими правилами, домовласники мали перемістити тротуари й, за необхідності, зменшити свої палісадники⁶⁶⁴. У цьому випадку місто самостійно здійснило переміщення. Невідомо, чи воно виставило рахунок домовласникам, але в будь-якому разі вони змушені були поступитися деякою частиною землі⁶⁶⁵.

До побутових конфліктів, неминучих у будь-якому суспільстві, з появою громадського транспорту додалися конфлікти між пасажирами та трамвайними службовцями. Ще в лютому 1892 року, коли в місті діяло лише дві лінії конки, преса повідомила, що до міської управи надходять скарги на безлад у вагонах: “жалуются, что контролеры конки чуть-ли не ежеминутно проверяют билеты, в случае потери билета устраивают скандалы, поднимают крик, брань и т. д.”⁶⁶⁶. Випадки, коли вагоноводи й кондуктори ображали пасажирів, імовірно, не мали масового характеру, але не були й поодинокими.

⁶⁶² ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 65. Арк. 10–11, 23.

⁶⁶³ Машкевич С. В. История фунікулера в Киеве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2014, № 8. С. 32.

⁶⁶⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 58. Спр. 332. Арк. 44–45.

⁶⁶⁵ Там само. Арк. 57.

⁶⁶⁶ Жалобы на конку // Киевлянин. 1892. 9 февраля. № 39. С. 2.

У листопаді 1916 року пасажери змушені були терпіти “несхвальні епітети” з боку кондукторки, яка дозволила собі працювати в нетверезому стані (до Першої світової війни на трамваї служили лише чоловіки, але, позаяк у воєнний час багатьох із них мобілізували, Товариство змушене було найняти на кондукторські посади жінок)⁶⁶⁷. Траплялися й конфлікти на міжнаціональному ґрунті: приміром, у січні 1913 року на Подолі вагоновод на запитання пасажера, чи прямує вагон у напрямку Кирилівської вулиці, “с насмешкой ответил ему по-еврейски. Когда же пассажир сделал ему замечание, вагоновожатый ему ответил: «я тебе отвечаю по-еврейски, понимаешь?»». Возмущенный таким дерзким ответом, [пассажир] от него отошел, и вынул записную книжку, чтобы записать его номер”, у відповідь на що дістав нову порцію словесних образ⁶⁶⁸. В іншому подібному випадку словами не обійшлося: коли пасажир трамвая записав номер кондуктора, який на тій самій Кирилівській вулиці оголосив: “Пересадка к жидовской больнице”, — він дочекався, доки цей пасажир залишився сам у вагоні на кінцевій зупинці в Пущі-Водиці, і кілька разів сильно вдарив його держакон гальма по голові; пасажирові знадобилася медична допомога⁶⁶⁹.

Конфліктні ситуації, природно, виникали з провини не тільки трамвайних службовців, але й пасажирів. У жовтні 1897 року “в вагон городской железной дороги, против 3-й гимназии, на Подоле, сел молодой, довольно прилично одетый человек, и немедленно начал приставать к своей соседке, незнакомой ему даме”. Пасажирка змушена була звернутися до кондуктора з проханням захистити її; зчинився скандал, і винуватця довелося силою викинути з вагона. Потому хуліган здійняв галас, вимагаючи “защитить несчастного студента от преследования кондуктора”, але його швидко заарештувала поліція⁶⁷⁰.

⁶⁶⁷ Кондукторша № 509 // Южная копейка. 1916. 14 октября. № 2114. С. 2.

⁶⁶⁸ На трамвае // Киевская мысль. 1913. 16 января. № 16. С. 3.

⁶⁶⁹ Кондуктор-хулиган // Киевская мысль. 1912. 12 июля. № 191. С. 2.

⁶⁷⁰ Мнимый студент // Киевлянин. 1897. 4 октября. № 274. С. 2.

Злочини різного рівня серйозності, що неминуче мають місце на вулицях великого міста, відтепер час від часу траплялися в новому міському підпросторі. У трамваях крали (іноді великі суми грошей: у 1894 році службовця Державного банку обікрали на 17 000 рублів⁶⁷¹). Грабували — зокрема, кондукторів, які тримали виторг при собі. Так, 28 жовтня 1907 року, близько 11-ї години вечора, коли вагон № 731 ішов до парку без пасажирів, біля Реп'яхового яру до нього швидко увійшли двоє чоловіків і, погрожуючи кондукторові кинджалом і револьвером, наказали мовчати й відібрали в нього виторг — близько 30 рублів⁶⁷². Як мінімум одного разу, у 1897 році, у трамваї знайшли підкидька — новонароджену дівчинку, яку мати залишила, скориставшись відсутністю кондуктора⁶⁷³. Траплялося, що і службовці, і пасажирів страждали від криміналу, не спрямованого проти них як таких, а просто опинившись “у невдалому місці в невдалий час”. У серпні 1913 року у вагоні Лук'янівської лінії вартовий помітив серед пасажирів відомого злочинця, що був у розшуку, та вирішив там-таки затримати його. Це призвело до стрілянини просто у вагоні. У результаті злочинця було поранено (і невдовзі затримано), а вартового вбито⁶⁷⁴.

Після лютневої революції 1917 року уявлення багатьох мешканців, зокрема й пасажирів трамвая, про “свободу” значно розширилися⁶⁷⁵, і конфлікти почастишали. Особливо це стосувалося солдатів: вони регулярно відмовлялися купувати квитки (хоча права безплатного проїзду не мали), і трамвайні службовці практично нічого не могли з цим вдіяти. У липні 1917 року Товариство повідомляло комісара Тимчасового уряду по Києву, що, коли трамвайні службовці вимагали від солдатів додержувати порядку, ті у відповідь іноді били їх. Окрім того, йшлося в поданні Товариства, “солдаты, наполняющие все площадки вагонов, в поисках места для себя, удаляют из

⁶⁷¹ Крупная кража в вагоне Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 16 апреля. № 104. С. 3.

⁶⁷² Ограбление кондуктора городской железной дороги // Киевлянин. 1907. 30 октября. № 300. С. 3.

⁶⁷³ Подкидьш в вагоне городской жел. дороги // Киевлянин. 1897. 14 мая. № 132. С. 3.

⁶⁷⁴ Кровавое происшествие // Киевлянин. 1913. 3 августа. № 211. С. 3.

⁶⁷⁵ Машкевич С. В. Киев 1917–1920. Том I: Прощание с империей. Харьков, 2019. С. 58.

вагонов платных пассажиров в то время, когда сами, вопреки общего закона и существующего между Городом и Обществом концессионного договора, за проезд ничего не уплачивают”. Міліція, що замінила поліцію, часом теж була безсилою перед натовпом. “У Троицкого базара меня солдаты и переодетые жулики выбросили со средней площадки, — повідомляв трамвайний контролер у рапорті, — и с солдатами бывшими на улице чуть не убили. <...> Милицонера треснули по физиономии и сами разбежались”⁶⁷⁶. Зросла також імовірність кримінальних “розборок”, до яких пасажири трамвая могли потрапити випадково. Одна така ситуація сталася в жовтні 1917 року, коли трамвайний вагон опинився в центрі стрілянини поблизу рогу Володимирської й Жилианської вулиць. У вагон влучило чимало револьверних куль; лише завдяки тому, що пасажири встигли кинутися на підлогу, обійшлося без жертв серед них⁶⁷⁷. Майже одразу після цього обстріляли ще два вагони, і в одному з них загинув солдат, що стояв на передній площадці⁶⁷⁸.

Зрештою, траплялися нещасні випадки з участю трамваїв, іноді зі смертельним фіналом. Частина проблеми полягала в тому, що містянам знадобилося досить багато часу, аби пристосуватися до нового потенційного джерела неприємностей на вулицях. На ранньому етапі багато людей не усвідомлювало ступінь небезпеки й необхідність бути достатньо обережними. Типовою причиною аварій була спроба заскочити до трамваю або зіскочити з нього під час руху. Іноді, щоправда, винними були трамвайні службовці. В одному такому випадку пасажира розчавило на смерть між двома вагонами, позаяк вагоновод вчасно не зупинив поїзд, попри те, що подавалися відповідні сигнали. Товариство в кінцевому підсумку сплатило 8 000 рублів компенсації вдові померлого⁶⁷⁹.

⁶⁷⁶ ДАК. Ф. 292. Оп. 1. Спр. 13. Арк. 1–1 зв, 9.

⁶⁷⁷ Кровавые события на Лыбеди // Киевская мысль. 1917. 21 октября. № 254. С. 2.

⁶⁷⁸ ЦДАК. Ф. 317. Оп. 6. Спр. 578. Арк. 156–156 зв.

⁶⁷⁹ Иск к городской железной дороге // Киевлянин. 1894. 15 января. № 15. С. 2.

Улітку 1904 року стався прикрий випадок на лінії Київ — Пуща-Водиця. Вагоновод Данило Смірнов із двома товаришами по службі, закінчивши зміну, “отправились в дачный поселок Пущу-Водицу погулять, где прилично выпили”. Повертаючись до міста іншим трамваем, Смірнов зажадав, аби колега-вагоновод збільшив швидкість, і спробував перехопити керування вагоном. Зчинився скандал, внаслідок якого контролер, що їхав у тому самому трамваї, наказав висадити Смірнова з вагона просто посеред лісу. Скінчилося тим, що вагоновод наступного поїзда з Пущі-Водиці до Києва Харитон Бойченко в темряві не помітив Смірнова, котрий лежав між рейок; трамвай наїхав на нього й відрізав йому руку. 1906 року цю справу розглядали в суді, причому звинувачення висунули проти трьох осіб: контролера Лашевського, який висадив пасажера в лісі, а також вагоновода Бойченка та керівника служби руху Київської міської залізниці генерал-майора у відставці Карла Гаугера. Останніх двох звинувачували в тому, що трамвайний поїзд перевищив дозволена швидкість. Згідно з договором 1889 року, швидкість руху трамвая не мала перевищувати 12 верст на годину. Однак розклад руху був таким (на рейс від Контрактової площі до Пущі-Водиці відводили 1 годину 15 хвилин — практично стільки ж, скільки й сьогодні), що на лісовій ділянці траси вагоноводам доводилося підтримувати швидкість понад 40 верст на годину. За версією звинувачення, це й спричинило наїзд. Утім, суд виправдав начальника служби руху й вагоновода, контролера ж засудили до поліційного арешту на три тижні⁶⁸⁰.

Досить частим типом аварії попервах було травмування коней візників: знову-таки, типовий візник не міг належним чином оцінити можливості транспортного засобу, що не може ані миттєво зупинитися, ані звернути з дороги, щоб уникнути зіткнення. З плином часу “людський фактор” почав відігравати меншу роль у нещасних випадках, але технічні проблеми залишилися — їх стало навіть більше, тому що рухомий склад старішав, а

⁶⁸⁰ Судебная хроника. Трамвайное дело // Киевлянин. 1906. 10 марта. № 69. С. 3.

надто через наближення терміну викупу підприємства, у зв'язку з чим, як уже йшлося, до технічного обслуговування Товариство ставилося недбало⁶⁸¹.

Отже, на етапі, коли київською трамвайною мережею володіло приватне підприємство, слід виділити трьох учасників історичного процесу: підприємство, місто, пасажирів. Вони діяли в новому міському підпросторі, що був публічним і водночас комерційним. Особливості цього підпростору визначали характер взаємодії між учасниками. В утвореному ними “трикутнику” було місце і співпраці, і суперечкам. Публічність зумовлювала як взаємодомопогу, так і конфлікти між пасажирами (яскравий приклад конфліктів — заворушення 1917 року, коли солдати “вилучали” з вагонів пасажирів, які не могли за себе постояти). Комерційний характер послуги давав стимул до розвитку й позитивний зворотний зв'язок: отримані від пасажирів гроші йшли не тільки на збагачення акціонерів, але й на будівництво нових ліній, що, своєю чергою, залучало нових пасажирів і створювало додаткові зручності наявним (а також ішло на користь міста, котре отримувало частину прибутку підприємства), але водночас був іще одним джерелом конфліктів. У безперервній роботі транспорту були зацікавлені всі учасники, але з різних причин: для підприємства важливим був насамперед прибуток, для пасажирів — можливість доїхати, для міста — добробут городян і, меншою мірою, також дохід. Коли ж ідеться про заповнення вагонів, інтереси учасників розходяться: для пасажирів — чим менше заповнений вагон, тим краще; для підприємства — навпаки, чим він більше заповнений, тим краще, однак тільки до певної межі, за якою починаються загрози безпеці руху та аварії (у 1917 році так і сталося⁶⁸²). У побудові нових ліній також були зацікавлені всі учасники, але місто й разом із ним пасажирів — з погляду розширення інфраструктури, а підприємство — лише настільки, наскільки ці лінії обіцяли новий прибуток. У Києві такого роду конфлікт наочно виявився

⁶⁸¹ Машкевич С. В. Нещасні випадки та катастрофи на київському трамваї // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 40. С. 75–76, 83.

⁶⁸² К вопросу о трамвайном движении // Знамя труда. 1917. 24 мая. № 51. С. 2.

наприкінці XIX століття, коли розбіжність в інтересах призвела до затримки з будівництвом трамвая до Пущі-Водиці. Загалом конфлікти комерційного плану між підприємством і містом були неминучі й досить різноманітні. Товариство, на думку міської влади, не раз порушувало умови контракту (перебої в русі, нездатність підтримувати лінії в належному технічному стані тощо). Особливий різновид конфлікту виник, коли місто вирішило викупити трамвайне підприємство. Тут інтереси учасників були діаметрально протилежними. Абсолютно не дивно, що згодом дійшло до судового процесу. (Через зовнішні обставини затримка виявилася фатальною для підприємства: прагнучи отримати якомога більше, акціонери в підсумку втратили все.)

Окрему категорію складали конфлікти між підприємством та/або містом, з одного боку, і пасажирами, з іншого. Основною проблемою такого типу були нещасні випадки й аварії з участю трамваїв. Не зацікавлений у них, зрозуміло, був ніхто, але конфлікт, як правило, був закладений у питанні “хто винен?”. Окрім цього, траплялися непорозуміння, наприклад, щодо правил застосування трамвайних тарифів. Ці конфлікти були не такою мірою “системні”, як конфлікти між підприємством і містом, і закінчувалися вони зазвичай значно простіше — однак і їх у деяких випадках доводилося розв’язувати через суд.

Висновки до розділу 2

Станом на середину XIX століття в Києві склалися передумови появи громадського транспорту. Основні транспортні напрямки сформувалися до початку 1870-х років. Однак від появи першого проєкту кінної залізниці до успішної реалізації одного з подальших таких проєктів пройшло 22 роки. Основною проблемою стала вимога міської думи й губерньської влади пов’язати питання про будівництво рейкового шляху Хрещатиком зі спорудженням каналізації під ним. Водночас, протягом цих років провели

важливу підготовчу роботу щодо врегулювання відносин майбутнього підприємця з містом.

У 1889 році міська управа уклала контракт на будівництво кінної залізниці з інженером Амандом Струве. Наступного року Струве заснував Товариство Київської міської залізниці. 1891 року в Києві розпочався рух конки, 1892 року — рух першого в Російській імперії електричного трамвая. Відтоді й до 1918 року трамвайною мережею Києва володіло приватне підприємство. Воно давало солідний прибуток, що дозволяло легко залучати додатковий капітал та розбудовувати трамвайну мережу. У 1905 році власниками контрольного пакету акцій стали бельгійські підприємці. Товариство КМЗ залишалось прибутковим до 1916 року включно.

Успіх приватного трамвайного підприємства спричинив два нових явища, кожне з яких заслуговує на окрему увагу.

Перше — поява низки охочих організувати окремі приватні транспортні підприємства. Їх виникло чотири: Святошинський, Деміївський, Кадетський, Дарницький трамвай. У стабільних економічних умовах усі вони тією чи іншою мірою розвивалися. Кризові умови найкраще подолали ті з них, які працювали в найбільш перспективних коридорах (Святошинський та Дарницький). Менш успішним став Деміївський трамвай, попит на який був не настільки високим; найменш успішним — Кадетський трамвай.

Друге — бажання міста створити конкуренцію Товариству КМЗ, що виникло через специфічну причину: місто зажадало викупити підприємство, а відтак було зацікавлене в зниженні прибутку Товариства, що спричинило б зниження викупної вартості. З цією метою влітку 1913 року місто започаткувало автобусний рух. Але, порівнюючи масштаби двох підприємств, робимо висновок, що в автобуса не було шансів підірвати дохідність трамвая. Коли ж почалися технічні проблеми, місто вдалося до єдино розумного рішення — припинити автобусний рух.

Отже, до 1918 року всього в Києві було шість підприємств міського та приміського транспорту (не враховуючи перших спроб, що тривали недовго): Товариство КМЗ, чотири окреми трамвайні лінії та автобус. Чотири з них весь час були приватними, одне (автобус) — муніципальним, ще одне (Кадетський трамвай) змінило форму власності, коли місто викупило його в Марголіна. Примітно, що саме ці два підприємства — муніципальне та муніципалізоване — стали “аутсайдерами”. Ті підприємства, що залишились у приватній власності, стали більш успішними.

Поява громадського транспорту стала важливою частиною процесу модернізації міста. Вона сприяла зростанню та розвитку міста через збільшення мобільності. Пасажири трамвая — до яких потенційно належали як усі мешканці міста, так і приїжджі — отримали доступ до нової послуги, що економила їхній час та/або гроші.

Утворився новий міський підпростір, що став публічним і водночас комерційним. Публічність зумовлювала нові форми взаємодії між самими пасажирами та нові потенційні конфлікти. Комерційний характер послуги був стимулом до розвитку й забезпечував позитивний зворотний зв’язок, але водночас був іще одним джерелом конфліктів. Постає своєрідний трикутник “підприємство — місто — пасажири”, між всіма учасниками якого мали місце і співпраця, і суперечки. Співпраця була цілком природною, бо у стабільній та надійній роботі транспортної системи були зацікавлені всі учасники. Конфлікти виникали, тому що в цілому ряді деталей їх інтереси розходились, іноді діаметрально. Ці конфлікти бували як окремими, так і принциповими, довготривалими.

РОЗДІЛ 3. МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ПЕРІОД РЕВОЛЮЦІЇ, МІЖВОЄННІ РОКИ ТА В УМОВАХ НАЦИСТСЬКОЇ ОКУПАЦІЇ (1918–1943)

3.1. Перша трансформація транспортної системи: муніципалізація

Період 1918–1921 років став одним із найдраматичніших в історії Києва. Часті зміни влади, що іноді супроводжувалися бойовими діями безпосередньо в місті, і загальна економічна криза викликали занепад усіх галузей міського господарства. Не став винятком київський громадський транспорт — трамвай. Кількісні та якісні показники його роботи, починаючи ще з 1917 року, практично безперервно знижувались.

Як уже згадувалось (§ 2.2), Товариство КМЗ фактично припинило своє існування на початку 1918 року, як результат процедури викупу, що зірвалася. Трамвайне підприємство спочатку деякий час керувалось організацією трамвайних службовців, а з 18 березня 1918 року безоплатно перейшло до відання міста.

Створене за чотири роки перед тим бюро з викупу трамвайного підприємства було, згідно з постановою міської управи, розформовано з 1 червня 1918 року⁶⁸³. Щоправда, питання про викуп тоді не було остаточно закрито. Навесні-восени 1918 року Київ перебував під юрисдикцією Української Держави, чия влада поважала право приватної власності. Наприкінці вересня київський градоначальник (посада, аналогічна губернатору) генерал Олександр Хануков запросив міську управу, чи є місто юридичним власником трамвайного підприємства. Виконувач обов'язків міського голови Абрам Гінзбург повідомив, що, згідно з концесійним договором, підприємство дійсно належить місту, тоді як концесіонер — Товариство КМЗ — лише експлуатував його⁶⁸⁴. Однак через кілька днів ця

⁶⁸³ Расформирование бюро по выкупу трамвая // Голос Киева. 1918. 26 (13) мая. № 33. С. 2.

⁶⁸⁴ Положение трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 20 (7) сентября. № 109. С. 3.

точка зору була опротестована в суді представником градоначальника, який указав, що, навпаки, місто тільки керує підприємством, зважаючи на відсутність законного власника⁶⁸⁵. 7–8 жовтня у III цивільному департаменті Київської судової палати відбулися слухання в справі про викуп трамвая. Справа розглядалася в апеляційному порядку за скаргами обох сторін (міста й Товариства КМЗ), що залишилися незадоволеними рішенням окружного суду від 1917 року⁶⁸⁶. У листопаді 1918 року судова палата своєю резолюцією затвердила рішення окружного суду, з мінімальними змінами⁶⁸⁷. Таким чином, процес викупу міг би завершитися. Однак акціонери Товариства, як і раніше, не з'явилися й не пред'явили свої права. Підприємство залишилося у віданні міста.

Зміну власності трамвайного підприємства, тобто його муніципалізацію, є підстави вважати першою трансформацією київської транспортної системи. Структура маршрутів безпосередньо з цієї причини не змінилась, але підприємство й місто перестали бути двома різними елементами системи, між якими могли відбуватися конфлікти. Від цього моменту, принаймні в теорії, функціонування трамвайного підприємства мало повністю підпорядковуватись інтересам міста.

Трамвайна мережа на той момент налічувала 21 маршрут, а рухомий склад — 225 пасажирських вагонів (як і в 1914 році). У січні 1918 року на лінію виходило в середньому 96 вагонів (рахуючи, як тоді було заведено, великий пультманівський вагон за два). До квітня ця цифра зросла до 181 вагона, що для того часу слід вважати вельми високим показником — проте в наступні місяці неухильно знижувалася: у травні — 162 вагони, у червні — 147, у серпні — 92, у жовтні — 71, у грудні — 33 вагони⁶⁸⁸.

⁶⁸⁵ Суд. Дело о повышении трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 26 (13) сентября. № 113. С. 4.

⁶⁸⁶ Трамвайный процесс // Вечер. 1918. 7 октября. № 1. С. 6.

⁶⁸⁷ Резолюция по трамвайному делу // Киевская мысль. 1918. 27 (14) ноября. № 225. С. 3.

⁶⁸⁸ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 39. Арк. 230.

Падіння числа вагонів призводило до закриття деяких маршрутів. Згідно з даними німецької військової влади, влітку 1918 року з двадцяти одного довоєнного трамвайного маршруту не працював лише один (№ 11, Андріївська церква — Жилянська вулиця), і був скорочений ще один (№ 12, Товарна станція — Звіринець: частина його траси була пошкоджена вибухом артилерійських складів на Звіринці)⁶⁸⁹. У червні стала до ладу новозбудована лінія від товарної станції через Протасів Яр до Клінічного містечка. Основним призначенням цієї лінії було транспортування поранених. Однак 21 червня там відкрили пасажирський рух за маршрутом № 22 “Київ I Товарний — Клінічне містечко”⁶⁹⁰. Але 18 липня оголосили, що рух тимчасово здійснюватиметься лише по дванадцяти маршрутах⁶⁹¹.

Варто зазначити, що, попри очевидне втручання німецької влади у внутрішні справи України протягом 1918 року, її вплив на функціонування київського транспорту був мінімальним. Щоправда, існував, приміром, спеціальний тариф і правила проїзду німецьких військовослужбовців⁶⁹²; але і практичні питання, і принципові рішення — скажімо, про муніципалізацію — ухвалювалися, наскільки нам відомо, без консультацій з німецькою владою⁶⁹³.

Загальною причиною різкого скорочення трамвайного руху було погіршення економічної ситуації. Аналізуючи конкретні чинники, виявляємо лавиноподібні процеси, що виникали через так званий “позитивний зворотний зв’язок” — явище, яке може мати місце в будь-якій досить складній системі; суть його в тому, що відповідь системи на зовнішнє збурення запускає механізм зворотного зв’язку, який збільшує величину цього збурення — і відповідно спричиняє ще сильнішу відповідь (“А продукує більше Б, а Б

⁶⁸⁹ Kennst du Kiew? Soldatenführer durch Kiew. Heeresgruppe Eichhorn-Kiew, 1918. S. 61–63.

⁶⁹⁰ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 78.

⁶⁹¹ Там само. Арк. 95.

⁶⁹² Kennst du Kiew? Soldatenführer durch Kiew. Heeresgruppe Eichhorn-Kiew, 1918. S. 61.

⁶⁹³ Машкевич С. В. Німецька окупація Києва в 1918 році (за даними німецьких джерел) // Другі києвознавчі читання: історія та етнокультура. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. Київ. С. 109–110.

своєю чергою продукує більше А”). У київському трамвайному підприємстві в 1918 році таких зв’язків було декілька; розглянемо їх у деталях.

Дефіцит палива в місті не давав можливості виробити достатню кількість електроенергії. Нестача електроенергії призводила до зниження кількості вагонів у русі, що спричиняло зменшення виручки, що, своєю чергою, ускладнювало придбання палива. Цей зворотний зв’язок, або “порочне коло”, не дозволяв підтримувати хоча б постійний випуск вагонів. У поєднанні з ростом цін на матеріали, необхідні для ремонту та експлуатації вагонів, це загрожувало фінансовим крахом трамвайного підприємства. У доповіді міській управі на початку серпня директор підприємства М. І. Масленников схарактеризував становище як “катастрофічне”. “В Киев прибыло 5 цистерн нефти, — повідомив він, — и в ближайшие дни было бы возможно открыть нормальное движение, но выкупить нефть не представляется возможным, т. к. в кассе предприятия нет ни гроша. Благодаря тому, что на линиях курсирует всего около 35 вагонов, ежедневный убыток предприятия достигает до 50 000 р.”⁶⁹⁴

Хоча скасування маршрутів дозволяло концентрувати вагони на тих лініях, рух якими підтримувався, різке скорочення числа вагонів призводило до їх хронічного переповнення. “Для того, чтобы утром попасть в трамвай, надо становиться в очередь накануне вечером, рискуя, что на следующий день трамваи вообще ходит не будут...” — саркастично висловлювався газетний фейлетоніст⁶⁹⁵. Боротися з переповненням намагалися. У вересні 1918 року начальник 2-го відділу Державної варти (аналога поліції в Українській Державі) Бразуль-Брушковський видав припис начальникам міліційних районів, в якому повідомляв: “<...> нет почти ни одного вагона, на ступеньках которого не стояли бы пассажиры, уцепившись руками как за перила, так и один за другого. Кроме того, пассажиры возят с собою в вагонах трамвая

⁶⁹⁴ Повышение трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 4 августа (22 июля). № 72. С. 3.

⁶⁹⁵ Кто меньше? // Вечер. Киев, 1918. 17 октября. № 9. С. 5.

корзины и сундуки, особенно в вагоне № 2 — Подол — вокзал и обратно...” Начальникам районів ставилося в обов’язок наказувати вартовим зупиняти такі вагони та ввічливо пропонувати “зайвим” пасажиром зійти, а тих, що не підкорюються, доставляти до району⁶⁹⁶. Але втілити такі міри на практиці було майже неможливо. Зокрема, поганий приклад пасажиром подавали самі трамвайні службовці. У виданому на початку листопада наказі дирекції трамвая зазначалося: “Замечено Дирекцией, что кондуктора и вагоновожатые, выезжая на смену[,] позволяют себе стоять на ступеньках вагона. Это подает дурной пример публике...”⁶⁹⁷.

Переповнення, знов-таки, запускало механізми зворотного зв’язку. По-перше, воно призводило до технічних несправностей та аварій, що, своєю чергою, зменшувало випуск та спричиняло ще більше переповнення. По-друге, воно означало падіння виручки, тому що в переповнених вагонах кондуктори фізично не могли збирати плату за проїзд зі всіх пасажирів. Дирекція трамвая зробила розпорядження, щоб у кожному вагоні працювало два кондуктори — один на передній площадці, один всередині вагона⁶⁹⁸. Але деякі кондуктори не надто ретельно ставилися до своїх прямих обов’язків. “Замечено мною, что продажа билетов пассажирам передней площадки начинается не тотчас по отправлению вагона, а много времени спустя. За это время на промежуточных остановках успеет сойти не один пассажир, ничего не заплатив. Предписываю одному из кондукторов, тотчас по отправлению вагона, начинать продажу билетов пассажирам передней площадки <...>”, — йшлося в іншому наказі, виданому в серпні⁶⁹⁹. Спричинений переповненням недобір плати за проїзд означав, знов-таки, зменшення виручки, що призводило до скорочення руху та ще більшого переповнення.

⁶⁹⁶ Правила езды в трамваях // Русский голос. 1918. 18 сентября. № 89. С. 5.

⁶⁹⁷ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 192.

⁶⁹⁸ Там само. Арк. 97.

⁶⁹⁹ Там само. Арк. 121.

Вихід із ситуації, що загрожувала повною зупинкою трамвайного руху, дирекція бачила в підвищенні тарифу⁷⁰⁰. Останній залишався постійним з 1892 по 1917 рік, у розмірі 5 копійок за першу тарифну дільницю і 3 копійки за кожну наступну (у 1914 році запровадили так звану “трамвайну копійку” — збір на військові потреби, в розмірі 1 коп. з квитка, проте ці гроші не надходили в дохід Товариства⁷⁰¹). 4 (17) листопада 1917 року тариф за першу дільницю підвищили до 10 копійок (з урахуванням “трамвайної копійки” — 11 копійок), 4 (17) грудня — до 20 копійок (одночасно “трамвайну копійку” скасували)⁷⁰²; проїзд двох дільниць тепер коштував 35 копійок, трьох — 45, кожної наступної — ще 10 копійок⁷⁰³. 4 червня 1918 року, згідно з постановою міської думи, запровадили надбавку на міські потреби в розмірі 10 копійок з кожного квитка⁷⁰⁴, що підвищило вартість проїзду першої дільниці для пасажера до 30 копійок, але, знову-таки, не принесло додаткового доходу трамвайному підприємству.

Питання про нове підвищення тарифу постало в липні 1918 року⁷⁰⁵, проте було відкладене. На початку серпня міський голова Євген Рябцов звернувся до голови думи Вікентія Дрелінга з заявою: “Решение киевской городской думы отложить рассмотрение доклада управы о повышении тарифа на проезд по трамваю <...> осложняет положение дирекции трамвая до чрезвычайности. <...> [К]аждый день промедления в решении этого вопроса приносит значительные убытки и может повлечь катастрофические последствия для трамвая”⁷⁰⁶. Питання розглянули на засіданні думи 9 серпня, і після жвавих дебатів ухвалили встановити новий тариф: за одну дільницю — 60 коп., за дві — 1 руб., за три — 1 руб. 40 коп., за кожну наступну — по

⁷⁰⁰ Машкевич С. В. Краткая история тарифов киевского городского транспорта // Сборник докладов международной конференции, посвященной развитию междисциплинарных исследований. Донецк, 2013. С. 27.

⁷⁰¹ Машкевич С. Трамвайные копейки. Киев, 2004. С. 14.

⁷⁰² Суд. Дело о повышении трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 26 (13) сентября. № 113. С. 4.

⁷⁰³ Новый трамвайный тариф // Киевская мысль. 1917. 3 декабря. № 287. С. 2.

⁷⁰⁴ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 65.

⁷⁰⁵ Новое повышение трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 24 (11) июля. № 62. С. 3.

⁷⁰⁶ Катастрофическое положение трамвая // Киевская мысль. 1918. 4 августа (22 июля). № 129. С. 2.

20 коп.⁷⁰⁷ Цей тариф ввели в дію з 11 серпня⁷⁰⁸. Проте 24 серпня київський градоначальник опротестував постанову думи. Міська управа, своєю чергою, ухвалила продовжити стягувати підвищену плату: за тодішнім законодавством, міське самоврядування мало право приводити до виконання своєї постанови, не чекаючи ухвали по суті протесту, за наявності надзвичайних обставин (наприклад, війни)⁷⁰⁹. Справу розглянули в Київському окружному суді, який виніс попередню резолюцію про призупинення дії рішення міської думи. З 14 вересня відновили колишній тариф (30, 45 і 55 копійок за проїзд однієї, двох і трьох ділянок відповідно, з урахуванням 10-копійчаної міської надбавки)⁷¹⁰. Остаточний розгляд справи в суді відбувся двома тижнями пізніше; 29 вересня суд визнав постанову думи незаконною, а отже такою, що підлягає скасуванню⁷¹¹.

Через кілька днів дирекція трамвайного підприємства подала до міської управи докладну доповідь, в якій роз'яснювала, що зниження тарифу катастрофічно позначиться на становищі підприємства. Продовжувати експлуатацію трамвая в таких умовах, на думку дирекції, було б “непростительным легкомыслием”; кожен день приносив збиток до 35 000 рублів. Необхідно було або негайно домогтися дозволу на відновлення підвищеного тарифу, або зупинити трамвайний рух на невизначений термін⁷¹². Ті самі мотиви прозвучали в бесіді М. І. Масленникова з кореспондентами газет на початку жовтня. Він нагадав, що пуд нафти, який до війни коштував 52 копійки, тепер обходився в 70 рублів (і навіть при цьому паливо було важко дістати). Пуд дротів, обмотаних пряжею, необхідних для ремонту вагонів, коштував 1500 рублів (до війни — 20 рублів). “Для трамвайного підприємства, повторюю, — стверджував директор, — вопрос о повышении тарифа является

⁷⁰⁷ Повышение трамвайного тарифа // Русский голос. 1918. 11 августа. № 60. С. 4.

⁷⁰⁸ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 112зв, 113.

⁷⁰⁹ Спор о трамвайном тарифе // Киевская мысль. 1918. 8 сентября (26 августа). № 157. С. 2.

⁷¹⁰ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 139.

⁷¹¹ Суд. Резолюция суда по трамвайному делу // Голос Киева. 1918. 29 (16) сентября. № 115. С. 4.

⁷¹² Катастрофическое положение трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 4 октября (21 сентября). № 119. С. 3.

вопросом жизни. <...> По-моему лично, для населения лучше платить 50 коп. за станцию, чем совсем лишиться трамвая”⁷¹³.

У перших числах жовтня робота трамвая перервалася через черговий дефіцит палива для електростанції; функціонувала тільки лінія на Пущу-Водицю^{714,715}. За декілька днів місто отримало паливо, і 13 жовтня рух відновився. Протягом двох днів підприємство, як і передбачувалося, принесло збиток у середньому близько 30 000 рублів на день⁷¹⁶. 22 жовтня мала дума, під головуванням нового міського голови Іполита Дьякова, ухвалила постанову про новий трамвайний тариф. Окрім підвищення плати за проїзд, вирішили ліквідувати тарифні дільниці й стягувати плату 75 копійок незалежно від відстані (і без права пересадки). Тільки проїзд до Пущі-Водиці мав коштувати дорожче (1 руб. 25 коп.), а проїзд Михайлівським підйомом (фунікулером) — дешевше (50 копійок). Таке нововведення мало полегшити поїздки на великі відстані, коли без трамвая не можна було обійтись, і зменшити число коротких поїздок, тим самим розвантаживши вагони⁷¹⁷. Як визнавалося згодом, ще однією причиною була “необходимост[ь] прекратить массовое злоупотребление пассажиров, выражавшееся в том, что весьма большой контингент едущих на все протяжении, брал билеты лишь на первый участок, что при переполнении вагона не смотря на все усилия контроля устранить не представлялось возможным”⁷¹⁸. 26 жовтня міський голова представив проект нового тарифу на затвердження міністру внутрішніх справ Віктору Рейнботу⁷¹⁹. Тариф був затверджений міністром і з 14 листопада введений в дію⁷²⁰. Таким чином, “війна законів” завершилася.

⁷¹³ Трамвай (Беседа) // Голос Киева. 1918. 12 октября (29 сентября). № 126. С. 4.

⁷¹⁴ Кризис киевского городского самоуправления. Уголь для трамвая // Новости дня. 1918. 5 октября. № 20. С. 3.

⁷¹⁵ Кризис киевского городского самоуправления. Последнее заседание гор[одской] думы // Новости дня. 1918. 6 октября. № 21. С. 3.

⁷¹⁶ Убыточность трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 18 (5) октября. № 131. С. 3.

⁷¹⁷ Новый трамвайный тариф // Голос Киева. 1918. 24 (11) октября. № 136. С. 3–4.

⁷¹⁸ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 67. Арк. 7.

⁷¹⁹ Новый трамвайный тариф // Вечер. 1918. 26 октября. № 17. С. 2.

⁷²⁰ Новый трамвайный тариф // Голос Киева. 1918. 13 ноября. № 153. С. 3.

Чергова зміна влади в Києві (14 грудня гетьман Скоропадський зрікся влади, і на зміну Українській Державі прийшла УНР, під керуванням Директорії), не викликала істотних змін у роботі трамвая. За кілька днів до цього, 8 грудня, рух учергове зупинився — цього разу причиною було неякісне вугілля, отримане електростанцією, через що остання не могла розвивати достатню потужність⁷²¹. Весь останній місяць 1918 року робота трамвая була вкрай нестабільною. Лише під Новий рік дирекції вдалося отримати в окружному артилерійському управлінні кілька вагонів солярового масла, яке можна було використовувати замість нафти. Це дозволило деякою мірою налагодити рух — усього п'ятьма маршрутами (№ 1, 2, 4, 16, 20)⁷²².

Підвищення тарифів дозволило трамвайному підприємству стати дещо менш збитковим, ніж роком раніше: якщо за 1917 рік воно отримало 4,933 млн руб. доходу при 8,862 млн руб. витрат, зазнавши таким чином збитку в 3,929 млн рублів, то за 1918 рік — 10,639 млн руб. доходу при 13,753 млн руб. витрат (збиток 3,114 млн рублів)⁷²³. Разом із тим, як уже згадувалось, Деміївський трамвай та Кадетська лінія в 1918 році збанкрутували, тоді як Святошинський та Дарницький трамваї продовжували працювати.

У лютому 1919 року до влади в Києві, на зміну Директорії, вдруге прийшли більшовики. Їх економічна програма, як відомо, передбачала скасування приватної власності. У березні того ж року на нараді з питання про викуп трамвая заявили, що питання це має обговорюватися “в общегосударственном масштабе в связи с вопросом о национализации аналогичных предприятий”⁷²⁴. Згодом колегія комунального господарства ухвалила постанову про необхідність націоналізації трамвайного підприємства⁷²⁵. Далі підготували проєкт декрету Раднаркому України, яким

⁷²¹ О трамвае // Голос Киева. 1918. 8 декабря (25 ноября). № 174. С. 4.

⁷²² Трамвай // Последние новости (утренние). Киев, 1919. 2 января (20 декабря). № 5369. С. 3.

⁷²³ ДАК. Ф. 163. Оп. 7. Спр. 2028. Арк. 63–65.

⁷²⁴ Национализация трамвая // Киевский Коммунист – Київський Коммуніст. 1919. 4 марта. № 32 (40). С. 3.

⁷²⁵ Национализация трамвая // Борьба. Киев, 1919. 27 апреля. № 60. С. 3.

передбачалось “национализировать, без выкупа, все предприятие Общества Киевской городской железной дороги в полном его составе, без каких бы то ни было исключений, <...> после чего все сим декретом национализированное имущество передать в ведение и распоряжение Коллегии Коммунального Хозяйства при Киевском Исполкоме”⁷²⁶. Нам невідомо, чи здійснили націоналізацію *de jure*, проте 8 липня 1919 року розпорядженням Комунального відділу київського губвиконкому “Дирекція Київської міської залізниці” була перейменована в “Управління Коммунального Трамвая”⁷²⁷. Таким чином, належність трамвайного підприємства місту була формалізована (фактично, як ми знаємо, воно перебувало у віданні міста на той момент уже понад рік)⁷²⁸.

Ці формальні заходи мало позначалися на реальному стані справ підприємства. На початку лютого (в останні дні влади Директорії) на лінію виходило 70 вагонів⁷²⁹. У середині березня на засіданні правління трамвая констатували, що на ходу є 80 вагонів, і заявили, що “трамвайна справа перебуває в стані повного розвалу”⁷³⁰. Як незабаром з’ясувалося, то був іще далеко не “повний розвал”. Наприкінці березня рух учергове зупинився, внаслідок дефіциту палива на електростанції⁷³¹. Правда, вже через два дні трамваї знову пішли — завдяки тому, що електростанція стала вдень подавати струм тільки для трамвая й водопроводу, а лише ввечері та вночі для роботи підприємств та освітлення квартир⁷³². Однак у середині квітня рух знову зупинився через нестачу палива⁷³³. Коли за деякий час його відновили, в першу чергу запустили лінії в центрі міста, що викликало невдоволення жителів околиць. На початку травня “Группа Шулявских труженников

⁷²⁶ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 32. Арк. 3.

⁷²⁷ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 332.

⁷²⁸ Машкевич С. В. Киевский трамвай в 1917–1921 годах // Дні науки історичного факультету : Матеріали V Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 7. Київ, 2012. С. 77–78.

⁷²⁹ Снабжение топливом городских предприятий // Последние новости (вечерние). Киев, 1919. 3 февраля (21 января). № 5413. С. 4.

⁷³⁰ Трамвайные дела // Киевский Коммунист – Київський Коммуніст. 1919. 15 марта. № 40 (48). С. 3.

⁷³¹ Остановка трамвая // Коммунист – Коммуніст. Киев, 1919. 22 марта. № 17 (45). С. 3.

⁷³² Возобновление трамвайного движения // Коммунар. Киев, 1919. 24 марта. № 23. С. 3.

⁷³³ Трамвай не работает // Большевик. Киев, 1919. 15 апреля. № 5. С. 3.

вынужденных бывать каждодневно в городе” [тут і нижче написання оригіналу збережено] звернулася до голови Всеукраїнського ЦВК Григорія Петровського з листом, в якому йшлося: “<...> линия № 6 обслуживающая многочисленный Шулявский Район — не работает, а работают линии обслуживающие центральные части города передвижение из которых к центру не так обременительно и продолжительно. Полагаем, что раз пролетариат взял в руки власти то его интересы и должны быть соблюдаемы, между тем получается наоборот и весь рабочий люд Шулявский должен затрачивать по 1–1½ часами для перемещения себя к центру”. ВУЦВК негайно передав прохання до колегії міського господарства, і за декілька днів рух цією лінією відкрили. У ті самі дні відновили рух лінією № 4, на Лук’янівку⁷³⁴.

Однак у середині червня рух всіма лініями знову припинився, за винятком вантажного⁷³⁵; за деякий час — відновився, 9 липня — знову припинився, окрім лінії на Пущу-Водицю, де альтернативи трамваю не було⁷³⁶. 12 липня на двох маршрутах, № 19 (Червона площа — Пуща-Водиця) та № 20 (площа Калініна — Пуща-Водиця) працювало загалом 8 моторних вагонів (з яких 2 пульманівських) і 6 причіпних⁷³⁷. 22 липня відбулася нарада колегії Комунальній та представників трамвайного підприємства “по вопросу о восстановлении частичного движения коммунального трамвая по направлениям фабрично-заводских районов”, на виконання обов’язкових постанов Раді Робітничо-Селянської оборони України⁷³⁸. Ухвалили відкрити рух за чотирма маршрутами (№ 1, 3, 4, 6). В останній день липня на маршрутах № 1, 4, 6, 19, 20 працювало 22 моторних вагони (з них 18 пульманівських) і 8 причіпних⁷³⁹.

⁷³⁴ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 64. Арк. 261–264.

⁷³⁵ Прекращение трамвайного движения // Коммунист – Коммунист. Киев, 1919. 17 июня. № 83 (111). С. 2.

⁷³⁶ Прекращение трамвайного движения // Коммунист – Коммунист. Киев, 1919. 9 июля. № 102 (130). С. 2.

⁷³⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 464. Арк. 24–24зв.

⁷³⁸ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 64. Арк. 279.

⁷³⁹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 464. Арк. 37–37зв.

Ще на початку 1919 року вчергове постало питання про збільшення тарифу. В останніх числах січня (за влади Директорії) дирекція трамвая звернулася до міської управи з клопотанням про підвищення тарифу до 1 руб. (2 гривень) на міських лініях і 1,50 руб. (3 гривень) на дачних лініях⁷⁴⁰. Це підвищення й було втілено 1 березня, вже за іншої влади (більшовиків) та іншим міським органом (Колегією Міського відділу при Виконкомі)⁷⁴¹. На початку травня дирекція трамвая визнала за необхідне подвоїти тариф (до 2 руб. та 3 руб. на міських і дачних лініях, відповідно) та звернулася з цим проханням до Комунального відділу губвиконкому⁷⁴². Клопотання не задовольнили, тож наприкінці травня дирекція знову порушила питання про збільшення тарифу, на цей раз до 3 рублів. Мотивом для збільшення було “введение новых ставок оплаты труда и убыточность предприятия”⁷⁴³.

Підприємство залишалося збитковим не тільки через підвищення витрат, але й через регулярне недотримання пасажирами правил проїзду. Згідно з правилами, козаки (як називалися солдати при Директорії) і військові чини (при більшовиках) мали платити за проїзд за пільговим тарифом (у першій половині 1919 року — 50 копійок). Дирекція регулярно просила кондукторів “точно соблюдать правила проезда воинских чинов”, “вежливо настаивать на исполнении этих правил”. В наказі начальника служби руху Володимира Пушешникова від 20 березня йшлося: “От лица нашей службы сердечно благодарю кондуктора № 504 Евдокима Кот за то, что он настойчиво и вежливо требовал от воинских чинов уплаты денег за билеты, как это полагается. Глубоко убежден, что если все будут так исполнять свои обязанности, то езда без билетов тех лиц, кои на это не имеют права, — постепенно прекратится”⁷⁴⁴. Фразування майже не залишає сумнівів, що

⁷⁴⁰ Повышение трамвайного тарифа // Последние новости (утренние). Киев, 1919. 1 февраля (19 января). № 5410. С. 3.

⁷⁴¹ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 188.

⁷⁴² ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 4. Арк. 305.

⁷⁴³ К увеличению трамвайного тарифа // Большевик. Киев, 1919. 21 мая. № 33. С. 1.

⁷⁴⁴ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 155зв, 165зв, 178зв, 216.

подібне виконання кондуктором своїх обов'язків було радше винятком, ніж правилом.

В умовах дефіциту вагонів продовжувалося їх переповнення. 27 травня старший доглядач Радченко, який чергував на розі Хрещатика і Фундуклеївської вулиці (Богдана Хмельницького), доповідав у рапорті на ім'я Пушешникова [тут і далі написання оригіналу збережено]: “Смотрел за правильной посадкой пассажиров и не допускал ехать на ступенях. в особенности большая очередь на 2-й номер на вокзал и с вокзала, где даже дрались за очередь и я доношу, что никакие репрессивные меры не могут воздействовать. по моему убеждению я бы просил если возможно усилить вагоны на 2-й линии и увеличить тариф”. У той самий день контролер, який їхав у трамваї вгору Олександрівським (Володимирським) узвозом, доповів, що “два пасажира усевшись на ходу на дугу идин из них хвативши руками веревку ролика и ролик соскочил с рабочего провода вагон покотился назад Аршин 5ть и благодаря не растераности вагоновожатого вагон был остановлен”. На Царській (Європейській) площі контролер покликав міліціонера, який стояв на посту, і попросив його доставити порушників до району, на що той “отказался, заявил я не сколько раз доставлял то меня в районе дураком назвали”. Через два дні той же Радченко, чергуючи на розі Садової та Олександрівської (Грушевського), “попросил сойти с дуги сидящих 3-х вооруженных красноармейцев и настоял обязательно сойти”. Цьому службовцю вдалося домогтися виконання правил — після чого, “когда вогон отошел оне пристали с руганью площадных слов и подносит под нос бомбу и заявляет хочешь чтобы мы тебя подвезли”⁷⁴⁵.

Наведені приклади наочно характеризують порядки й звичаї на київському трамваї в той період. Ще однією проблемою, як і раніше, було погіршення технічного стану вагонів. Наприкінці червня дирекція трамвая звернулася до Комунальній з пропозицією про значне скорочення числа

⁷⁴⁵ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 64. Арк. 212, 215–215зв, 226.

зупинок на основних маршрутах. Окрім очевидного аргументу — зменшення часу проїзду й відповідно інтервалу руху — на користь такого рішення висловили ще одне міркування: це дозволило б приблизно на 35 % скоротити число пусків моторів вагонів, збільшивши таким чином їх термін служби. У цьому ж рапорті висунули ще одну цікаву пропозицію: “принять решительные меры борьбы с случайными остановками, которые делаются из-за ссаживания бесплатных пассажиров с подножек и дуг вагонов <...> Дирекция предлагает установить принцип: лучше провезти несколько бесплатных пассажиров, чем хотя бы один раз остановит из-за них вагон до назначенной остановки”⁷⁴⁶. Дійсно, з 7 серпня частину зупинок на маршрутах № 1, 2, 3, 4, 6, 20 скасували⁷⁴⁷.

22 червня 1919 року запровадили новий тариф. Проїзд міськими лініями став коштувати 3 рублі (як і раніше, незалежно від відстані), Пуща-Водицькою лінією — 4 рублі⁷⁴⁸. На цій останній, де альтернативи трамваю, як і раніше, не було, кондуктори вирішили, додатково до офіційного підвищення тарифу, проявити своєрідну ініціативу. Так, у середині липня дехто М. Бреслер у заяві до Комунистичного відділу повідомив, що 13 липня кондуктори останніх вагонів трамвая, які йшли з Пущі-Водиці до міста, “открыто заявили пассажирам, что они отправят вагоны в том только случае если пассажиры приплатят за проезд по одному рублю в их личную пользу. И действительно они эти рубли с пассажиров взимали. Контролеры, находившиеся в вагонах не запретили этого”. Окрім того, кондуктори підбирали квитки пасажирів, які виходили на проміжних зупинках, і видавали їх тим, що входили (зрозуміло, привласнюючи гроші, які ті сплачували за проїзд)⁷⁴⁹.

По відновленні руху на деяких міських маршрутах з кінця липня, про що йшлося вище, у серпні трамвай функціонував без перерв. Середня денна

⁷⁴⁶ Там само. Арк. 311–313зв.

⁷⁴⁷ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 354–354зв.

⁷⁴⁸ Там само. Арк. 298.

⁷⁴⁹ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 64. Арк. 251.

виручка за цей період становила близько 100 000 рублів⁷⁵⁰, що дозволяло підприємству продовжувати працювати. Проте в другій половині серпня становище більшовицької влади в Києві стало нестійким. Виникла необхідність готуватися до евакуації міста, до якого з двох боків наближалися армія УНР і Добровольча армія. 26 серпня Комунальний трамвай перейшов у підпорядкування “Разгрузкома” — відомства, що займалося “розвантаженням”, тобто евакуацією міста⁷⁵¹. За спогадами очевидиці: “На Прорезной находится военнарком и по ночам слышно, как из него что-то выносят. Даже днем около него стоят вагоны трамвая, которые нагружают полными мешками”⁷⁵².

30 серпня влада більшовиків пала. Один день Київ був під владою УНР, після чого перейшов під контроль Добровольчої армії⁷⁵³. Це докорінно змінило політичну ситуацію в місті. Зокрема, міська влада “згадала” про те, що трамвай раніше був приватним підприємством. У середині вересня новоутворена міська управа ухвалила організувати комісію з викупу трамвая⁷⁵⁴. Зібравшись в середині листопада, комісія порушила питання “о выяснении окончательной суммы, подлежащей уплате бывшему Киевскому трамвайному Обществу за выкупленный городом трамвай”. З цією метою, зокрема, дирекцію трамвая попросили скласти список рухомого складу та обладнання електростанцій. Наприкінці листопада представник комісії повідомив відділ міських підприємств управи, що “работа Комиссии по выкупу трамвая встретила неожиданные препятствия” (затримку з отриманням рішення Судової палати від 1918 року, копію якого довелося запитувати в палаті)⁷⁵⁵. Відомості про подальшу роботу комісії відсутні. Оскільки двома тижнями пізніше влада в місті знову перейшла до

⁷⁵⁰ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 3. Спр. 103. Арк. 1–23.

⁷⁵¹ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 370зв–371.

⁷⁵² Дневник и воспоминания киевской студентки // Архив русской революции, издаваемый И. В. Гессеном. Т. 15, Берлин, 1924. С. 223.

⁷⁵³ Машкевич С. В. Два дня из истории Киева. Киев, 2010. С. 51–131.

⁷⁵⁴ ДАК. Ф. 163. Оп. 8. Спр. 104. Арк. 8.

⁷⁵⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 465. Арк. 8, 12.

більшовиків, не викликає сумнівів, що комісія розпалася, не закінчивши свою роботу. Питання про викуп трамвая, наскільки нам відомо, ніколи більше не обговорювалося.

По суті ж і восени 1919 року принципових змін в роботі трамвайного підприємства не сталося. У середині вересня на всіх лініях курсувало 25 вагонів (практично така ж кількість, як і до зміни влади). Трамвайне управління планувало до зими подвоїти цю цифру, відремонтувавши несправні вагони. “Лучших перспектив на этот счет не предвидится, — повідомлялося в газетній замітці, з посиланням на завідувача управління трамвая, — так как трамвайное хозяйство в корне разрушено большевиками и восстановит его в наших условиях полностью — немыслимо”⁷⁵⁶. Дійсно, у наступні півтора місяця намітився певний прогрес. Відновився рух за маршрутами № 3 і 6; в середині жовтня працювало 8 маршрутів (№ 1, 2, 3, 4, 6, 16, 19, 20), які обслуговували 29 одинарних і 3 причіпних вагони⁷⁵⁷. Місяцем пізніше працювало вже 44 вагони, що також обслуговували 8 маршрутів (ті самі, з № 12 замість № 20)⁷⁵⁸. Однак тоді ж, у середині листопада, сталася чергова паливна криза, і рух припинився. “Положение трамвая катастрофично, — заявив Володимир Пушешников кореспонденту газети, — <...> надежд на скорое возобновление [движения] пока не предвидится”. Виручка за вересень склала близько 2,5 мільйонів рублів (тобто приблизно стільки ж, скільки в серпні — 100 тис. рублів на день), “вместо предполагавшихся 7 с половиной миллионов” (залишається незрозумілим, яким чином передбачалося потроїти виручку, якщо число вагонів, у порівнянні з серпнем, збільшилося не більш ніж наполовину). Виручка за жовтень, попри збільшення числа вагонів, була практично такою самою, як за вересень. Стверджувалося, що до 1 січня 1920 року загальний дефіцит підприємства сягне 80 мільйонів рублів⁷⁵⁹.

⁷⁵⁶ Киевский трамвай // Русь. 1919. 7 сентября. № 23. С. 2.

⁷⁵⁷ Трамвайное движение // Киевлянин. 1919. 29 сентября. № 33. С. 2.

⁷⁵⁸ Городской трамвай // Киевлянин. 1919. 25 октября. № 51. С. 2.

⁷⁵⁹ Пойдет ли трамвай? // Молва. 1919. 30 октября (12 ноября). № 15. С. 3.

У спробі подолати дефіцит запланували вчергове підвищити тариф. Відзначимо, що з 28 вересня встановили додатковий збір у розмірі 1 рубля з квитка на сформування санітарного загону під назвою “Київ — Генералу Бредову” (Микола Бредов був начальником Полтавського загону Добровольчої армії, що взяв Київ). Таким чином, плата за проїзд для пасажирів піднялася до 4 руб. на міських лініях і 5 руб. на лінії в Пущу-Водицю. Спочатку передбачалося, що цей збір триватиме два тижні, але в реальності він проіснував довше, як мінімум до 21 жовтня⁷⁶⁰. Міська управа порушила питання про підвищення основного тарифу до 5 рублів не пізніше середини жовтня⁷⁶¹, а 29 жовтня ухвалила постанову про нові тарифи: на міських лініях — 5 рублів, на лінії в Пущу-Водицю — 10 рублів⁷⁶². Ця постанова мала набрати силу після затвердження градоначальником. Останній, однак, не затвердив її, повідомивши управу, що питання переноситься на розгляд ради в справах місцевого господарства⁷⁶³. Судячи за наявними відомостями, до кінця 1919 року тариф не змінювався.

Рух, що припинився в першій половині листопада, частково відновили 15 листопада, завдяки тому, що Київ отримав нафту з Грозного⁷⁶⁴. Однак певний прогрес у роботі підприємства, що намітився був у попередні місяці, змінився регресом. Станом на 27 листопада на ходу було 30 вагонів (з загальної інвентарної кількості, що, як і раніше, становила 225)⁷⁶⁵, рівно через тиждень — 25. Із ладу вибував приблизно один вагон на день, тоді як із майстерень не кожен день вдавалося випустити по одному відремонтованому вагону⁷⁶⁶. Про одну з причин ламання вагонів дізнаємося з наказу начальника служби руху від 10 листопада: “<...> при случайных заносах пути вагоновожатые пробивают путь, отводя вагон назад и пуская его вперед и так

⁷⁶⁰ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 403, 413–414.

⁷⁶¹ Повышение трамвайного тарифа // Киевлянин. 1919. 21 сентября. № 26. С. 2.

⁷⁶² Повышение трамвайного тарифа // Киевская жизнь. 1919. 17 (30) октября. № 40. С. 2.

⁷⁶³ Неутвержденное повышение тарифа // Молва. 1919. 4 (17) ноября. № 19. С. 3.

⁷⁶⁴ Возобновление движения трамвая // Киевлянин. 1919. 3 ноября. № 59. С. 2.

⁷⁶⁵ Развал в городском трамвае // Киевлянин. 1919. 13 ноября. № 67. С. 2.

⁷⁶⁶ Киевский трамвай // Киевская жизнь. 1919. 21 ноября. № 69. С. 2.

несколько раз <...> от этого часто горят моторы. Безусловно, раз и навсегда, под самой строгой ответственностью, запрещают этот способ пробивки заноса на пути”⁷⁶⁷. До кінця листопада вдалося було подолати тенденцію до зниження числа вагонів: так, за офіційними даними, на 30 листопада було в наявності 24 справних вагони (з них 15 пульманівських), на 11 грудня — 31 (18 пульманівських). Виручка за 11 грудня склала 70 000 рублів⁷⁶⁸. На той момент підприємство давало до 80 000 рублів щоденного збитку — тобто виручка покривала лише близько половини експлуатаційних витрат. Це було спричинено, зокрема, тим, що, попри велике скорочення числа вагонів, штат службовців залишався майже таким самим, як при нормальному стані трамвая. При 25 вагонах на ходу на службі значилося 387 (!) кондукторів, усього ж на підприємстві — близько 2000 осіб. Міська управа запропонувала завідувачу відділом міських підприємств вжити заходів до скорочення штатів⁷⁶⁹, однак, імовірно, цю роботу не довели до кінця. 16 грудня Київ повернувся під владу більшовиків. Вірогідні відомості про роботу трамвая в другій половині грудня відсутні; відомо, що 31 грудня пасажирський рух вчергове зупинився, за винятком руху Пуще-Водицькою лінією⁷⁷⁰.

Вище (у § 2.3) йшлося про вузькоколійну залізницю Київ — Віта-Литовська, яка частково проходила тією самою трасою, що й одна з ліній Деміївського трамвая. У 1919 році пасажирський рух цією залізницею тривав два з половиною місяці, від 21 квітня до 6 липня. За цей період лінією користувалось у середньому близько 1800 пасажирів на день, і пасажирський рух, як і в 1918 році, залишався беззбитковим. Причиною припинення пасажирського руху, наскільки можна судити з доповіді, складеної за результатом ревізії цього підприємства, стала нагальна необхідність у перевезенні вантажів (насамперед дров) у поєднанні з поганим технічним

⁷⁶⁷ ДАК. Ф. 209. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 431.

⁷⁶⁸ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 464. Арк. 55, 64.

⁷⁶⁹ Трамвай // Киевская речь. 1919. 23 ноября. № 7. С. 1.

⁷⁷⁰ Про зменшення вживання електрики // Більшовик. Киев, 1919. 31 грудня. № 127. С. 2.

станом колії, який призвів до зменшення її пропускної спроможності. Проте досвід експлуатації цієї залізниці показав, що навіть у тих скрутних економічних умовах можливо було організувати беззбиткові пасажирські перевезення (“Дорога не испытывала никаких финансовых затруднений”, — зазначалось у тій самій доповіді)⁷⁷¹.

Перші три місяці 1920 року пасажирського трамвайного руху в Києві не було (за винятком, імовірно, руху до Пущі-Водиці⁷⁷²). Наприкінці січня того року оголосили, що “найближчим часом” планується відкрити рух трьома лініями: Хрещатицькою (маршрут № 1), Вокзальною (№ 2), Лук’янівською (№ 4). Тариф планували підвищити, одночасно відновивши систему тарифних діляниць та пересадних квитків: вартість проїзду першої діляниці мала складати 5 рублів, кожної наступної — 3 рублі⁷⁷³. Наприкінці лютого оголосили, що рух лініями № 1 і 2 почнеться наприкінці березня⁷⁷⁴, на початку березня — видали наказ про “предстояще[е] открыти[е] пассажирского движения по линиям №№ 1^й, 2^й и 4^й, а также на Дачной линии”⁷⁷⁵ (отже, на той момент, вочевидь, навіть лінія до Пущі-Водиці не працювала). Нарешті, 2 квітня відкрився пасажирський рух на трьох лініях: Лук’янівка — Печерськ (об’єднані маршрути № 4 та 3), Поділ — Деміївка (№ 1) і Шулявка — Бессарабка (№ 6). Трамваї ходили з 7:00 до 10:00 і з 16:00 до 18:30. Тариф, оголошений як тимчасовий, становив 10 рублів⁷⁷⁶.

У травні 1920 року відбулася передостання за період громадянської війни зміна влади в Києві: містом заволоділа польська армія. Збереглися спогади про цікавий епізод, безпосередньо пов’язаний з трамваєм. Імовірно, 3 травня, коли в Києві ще залишалися частини Червоної армії, польський патруль, діставшись Пущі-Водиці, захопив там пасажирський трамвай і

⁷⁷¹ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 466. Арк. 465–468.

⁷⁷² Коммунальные предприятия // Коммунист. Киев, 1920. 1 февраля. № 35. С. 2.

⁷⁷³ Коммунальные предприятия // Коммунист. Киев, 1920. 28 января. № 31. С. 2.

⁷⁷⁴ Трамвай // Боротьба. Киев, 1920. 20 лютого. № 40. С. 2.

⁷⁷⁵ ДАК. Ф. Р-319. Оп. 2. Спр. 1. Арк. 51.

⁷⁷⁶ Завтра пойдуть трамваї // Боротьба. Киев, 1920. 2 квітня. № 73. С. 2.

наказав вагоноводові їхати до міста. Діставшись центру, поляки на трамвайній зупинці взяли у полон “ураженого” цим радянського військового й тут-таки вирушили назад⁷⁷⁷. Інший автор датує цю подію 8-м травня, коли радянських частин у місті вже не було: розвідка доповіла, що місто порожнє, і патруль з добровольців поїхав на трамваї з Пущі-Водиці до центру — брати владу (!)⁷⁷⁸.

Відомості про роботу трамвая в другій половині 1920 року є уривчастими. Є дані, що рух Пуще-Водицькою лінією підтримувався, причому ця лінія відіграла важливу роль в енергопостачанні міста: нею вантажними трамваями доставлялися дрова, що їх заготовлювали в міському лісі й використовували як паливо для електростанції⁷⁷⁹. 11 серпня відкрили рух на маршруті № 4, від Думи до станції Феодора (слово “церква”, вочевидь, “забули” додати), двома вагонами, які забезпечували інтервал руху 35 хвилин. Відповідний наказ, за підписом завідувача Комунальним трамваем, було витримано в категоричному тоні: “Предложите начальникам станций Феодора и Думы СТРОГО и ТОЧНО следующие моменты отправления вагонов в обе стороны: 8-55, 9-30, 10-05, <...>, 7-25, 8-, 8-35 в парк. За неисполнение настоящего приказа буду СТРОГО взыскивать В П Л О Т Ь до увольнения”⁷⁸⁰.

Наприкінці листопада, як і роком раніше, на ходу було 25 вагонів; хоча штати скоротили, на кожен вагон припадало по 27 працівників, що втричі перевищувало потребу⁷⁸¹. У січні 1921 року, як і восени 1919-го, констатували, що “мастерские не успевают отремонтировать все то, что портится на линии”⁷⁸². Разом із тим, починаючи ще з жовтня 1920 року, продуктивність трамвайних майстерень багаторазово зростає: цьому посприяв перехід на відрядно-преміальну оплату праці. Якщо до вересня включно ремонтували в середньому близько 3 вагонів на місяць, то з жовтня — близько 18 вагонів⁷⁸³.

⁷⁷⁷ Davies, N. White Eagle, Red Star. London, 1972. P. 109.

⁷⁷⁸ Kutrzeba, T. Wyprawa Kijowska 1920 roku. Warszawa, 1937. S. 108.

⁷⁷⁹ ДАКО. Ф. Р-1. Оп. 2. Спр. 19. Арк. 6.

⁷⁸⁰ ДАК. Ф. Р-319. Оп. 2. Спр. 1. Арк. 122–122зв.

⁷⁸¹ До реорганізації трамваю // Вісти київського губревкому. 4 [1920]. 24 листопада. № 14 (259). С. 2.

⁷⁸² Как двинуть трамвай? // Киевский пролетарий. 1921. 13 января. № 12. С. 45.

⁷⁸³ Главные трамвайные мастерские // Киевский пролетарий. 1921. 5 мая. № 96. С. 2.

Економічний занепад, доповнений фактичною відсутністю монетарної політики — гроші друкувалися безконтрольно, в “передчутті” швидкого настання комунізму, за якого вони мали зникнути — викликав на початку 1920-х років гіперінфляцію. Повних відомостей про київські трамвайні тарифи 1920–1921 років не збереглося, проте наявна фрагментарна інформація дає досить ясну картину. 1 серпня 1920 року проїзд міськими лініями став коштувати 30 рублів, до Пущі-Водиці — 60 рублів⁷⁸⁴. Імовірно на початку квітня 1921 року тариф підвищили приблизно вчетверо (до того моменту середній щоденний дохід трамвая становив 70 тис. рублів, після — 276 тис. рублів)⁷⁸⁵. З 16 серпня 1921 року тариф на міських лініях підняли до 1000 рублів (до Пущі-Водиці — 3000); з 1 листопада — до 2000 (5000); з 1 грудня — до 5000 (10000)⁷⁸⁶.

Такі різкі стрибки тарифу призводили до серйозних проблем для певних категорій пасажирів: вартість трамвайних квитків перевищувала їх дохід. “Мы, рабочие 1-го участка “Ветвестроя” [організації, що займалася будівництвом вузькоколейних залізниць — С. М.], просим коммунотдел объяснить[,] для кого предназначен рабочий трамвай, курсирующий по утрам между городом и Пущей. Большинство из нас принуждено ходит пешком в Пущу-Водицу на работу. Для того чтобы пользоваться ежедневно трамваем в оба конца, нужно затрачивать ежедневно по 3.000 руб., между тем как получаем мы по 800 рублей ежедневно”, — писали робітники до редакції газети в липні 1921 року⁷⁸⁷. У наступному місяці рішенням Комунивідділу дозволили безкоштовний проїзд на трамваї для робітників, що їдуть на роботу й назад. Утворили також спеціальну комісію “для вироблення постійного дешевого трамвайного тарифу для робітників і червоноармійців”⁷⁸⁸. Результати роботи цієї комісії невідомі. Разом з тим, як і двома роками раніше, існувала

⁷⁸⁴ Новий тариф комунальних підприємств // Вісти Київського губревкому. 1920. 6 серпня. Ч. 168. С. 2.

⁷⁸⁵ ДАКО. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 100. Арк. 380.

⁷⁸⁶ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. Киев, 2009. С. 87–89.

⁷⁸⁷ Для кого существует рабочий трамвай // Киевский пролетарий. 1921. 12 июля. № 152. С. 2.

⁷⁸⁸ Трамвай для робітників // Вісти Київського губвиконкому. 1921. 5 серпня. № 206 (451). С. 2.

практика “поборів” з пасажирів. “Часто я вижу злоупотребления вагоновожатых и кондукторов, — повідомляв робітник Пуца-Водицької лінії. Выезжая иногда из Киева поздно вечером[,] трамвай доходит до первой санатории, которая находится в 3-х верстах от поселка Пуца. Трамвай останавливается и здесь говорят: — трамвай дальше нейдет. Публика в ужасе, что ночь их застигла в лесу, начинает молить довезти их до 5-й линии. Подается голос: соберите по 1000 р. с каждого, трамвай пойдет хоть до 14-й линии. Это безобразие. Неужели они не могут этих обдирал убрать в трудармию...”⁷⁸⁹

Краще, ніж із пасажирським, у 1920–1921 роках виглядали справи з вантажним трамвайним рухом. У 1920 році число вагоно-днів у вантажному русі складало 78 % від загального (тобто вантажний рух був у 3,5 раза інтенсивнішим, ніж пасажирський), у 1921 році — 87 % (відповідно, майже у 7 разів)⁷⁹⁰. Що ж до пасажирських перевезень, ці два роки стали найбільш провальними за всю історію київського трамвая. Обсяг перевезень склав 3,35 млн пасажиро-дільниць у 1920 році і 4,23 млн у 1921-му. Для порівняння, у 1893 році (коли розмір мережі був незрівнянно менше) аналогічна цифра дорівнювала 8,36 млн, у 1916 році (максимум) — 109 млн, у 1918 — 56,7 млн, у 1919 — 26,2 млн. Починаючи з 1922 року, обсяг перевезень став стійко рости; рівня 1916 року він сягнув у 1929-му⁷⁹¹.

Отже, у 1918 році сталася **перша трансформація** київської транспортної системи — муніципалізація трамвайного підприємства. Намір передати трамвай до власності міста шляхом викупу міська дума висловила майже за десять років до того, але процес затягнувся через об’єктивні та суб’єктивні обставини. У підсумку підприємство перейшло до міста безоплатно, як результат самоусунення його власників (ідея викупу озвучувалася ще й у 1919 році, але до її реалізації не дійшло, у першу чергу

⁷⁸⁹ Вниманию Коммунодела // Пролетарская правда. 1921. 26 августа. № 6. С. 4.

⁷⁹⁰ Обзор деятельности Киевского губкоммунодела за 1922 год. Киев, 1923. С. 53.

⁷⁹¹ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. Киев, 2009. С. 39.

через те, що власники не повернулись), однак на той момент воно з прибуткового перетворилося на збиткове. Наступні три роки стали періодом найбільшого занепаду київського трамвая⁷⁹² — головним чином через економічні умови, що різко погіршилися. У 1920–1921 роках трамвайний рух в Києві майже припинився: число перевезених пасажирів скоротилось у 25–30 разів у порівнянні з максимумом 1916 року. Його відновлення й подальший розвиток були справою наступних років.

3.2. Відбудова трамвайної мережі й відновлення автобуса

Відносна стабілізація політичної ситуації після 1920 року (перемога більшовиків у громадянській війні) та заміна “воєнного комунізму” на “нову економічну політику” (неп) у 1921 році створили передумови для поступової нормалізації функціонування міського господарства, з міським транспортом включно. Початок відродження київського комунального трамвая припав на весну 1922 року⁷⁹³.

У перші три місяці 1922 року трамвай експлуатувався так само, як і протягом попереднього року. Основною функцією трамвая, як і раніше, було підвезення палива для електростанцій. Пасажирський трамвайний рух підтримувався лише на центральному маршруті № 1 (Хрещатицькій лінії) і № 15 (Михайлівським узвозі, тобто фунікулері), до того ж нерегулярно, в залежності від наявності вагонів. Епізодично вагони виходили на маршрут № 4 (Львівська лінія)⁷⁹⁴. На маршруті № 19 (Дачна лінія) у вантажні вагони, що призначалися для підвезення дров з Пущі-Водиці до електростанції, допускалися пасажири. Руху тієї зими заважали сильні снігопади, які спричиняли часті перерви та відволікали робочу силу на очищення колій. На

⁷⁹² Машкевич С. В. Київський трамвай у роки кризи // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 43. С. 96–106.

⁷⁹³ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 32.

⁷⁹⁴ ДАКО. Ф. Р-432. Оп. 2. Спр. 447. Арк. 1–49.

продуктивність праці негативно впливав також надлишок обслуговчого персоналу та, відповідно, його погана матеріальна забезпеченість. На початок березня в усьому місті було 8 справних моторних вагонів.

Основним фактором, що дозволив перевести трамвайне підприємство в режим стійкого розвитку, стала реорганізація головних трамвайних майстерень імені Домбаля (нинішній КЗЕТ). Скорочення зайвого персоналу, зміцнення трудової дисципліни⁷⁹⁵, підвищення заробітної плати дозволило різко збільшити продуктивність праці та прискорити ремонт трамвайних вагонів. Далі запрацював механізм позитивного зворотного зв'язку — цього разу на користь підприємству. Збільшення кількості справних вагонів дозволяло відкривати нові маршрути, що сприяло зростанню пасажиропотоку й відповідно доходу трамвайного підприємства; це, в свою чергу, уможливлювало подальшу інтенсифікацію роботи трамвайних майстерень і ще більше зростання числа придатних до експлуатації вагонів. Окрім відремонтованих вагонів, рухомий склад трамвая в липні 1922 року збагатився 7-ма вагонами колишнього Деміївського трамвая⁷⁹⁶.

У додатку Г наведено дати відкриття трамвайних маршрутів навесні-восени 1922 року, що дає наочне уявлення про темпи відновлення трамвайної мережі в той період.

Святошинський трамвай працював упродовж всього 1922 року. Там експлуатувалося від 3 (у березні-квітні) до 6 (у липні-серпні) моторних вагонів⁷⁹⁷; навесні його рейси здійснювались щопівгодини⁷⁹⁸. У жовтні маршрут Святошинського трамвая подовжили від колишніх Триумфальних воріт до Галицького (Єврейського) базару⁷⁹⁹. Організаційно ця лінія ще з 1920 року була включена до структури Комунального трамвая, але фактично

⁷⁹⁵ ДАК. Ф. Р-319. Оп. 2. Спр. 126. Арк. 2, 17, 76.

⁷⁹⁶ Обзор деятельности Киевского губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. С. 54.

⁷⁹⁷ Там же. С. 68.

⁷⁹⁸ Восстановление трамвайного сообщения в г. Киеве // Вечерний бюллетень газеты "Пролетарская правда". Киев, 1922. 5 мая. № 15. С. 2.

⁷⁹⁹ Обзор деятельности Киевского губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. С. 69.

вона залишалась окремим підприємством (зважаючи, зокрема, на те, що лінія була вузькоколіійною, тож фізично вона не була пов'язана з основною мережею).

Протягом літніх місяців 1922 року обсяг трамвайного руху виріс приблизно втричі, як за кількістю вагонів на маршрутах, так і за пасажиропотоком. У звіті про експлуатацію підприємства зазначалося, що влітку “трамваю удалось освободиться от навязанных ему, силой событий, функций подсобного предприятия для обслуживания электрических станций и снова принять свой нормальный характер обслуживания исключительно пассажирского движения”⁸⁰⁰. Станом на 1 жовтня експлуатовалося десять звичайних маршрутів (№ 1, 2, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 19) і Михайлівський узвіз (№ 15). Загальна довжина ліній, що працювали, становила 97,3 кілометра, загальне число вагонів у активній експлуатації – 62, у запасі – 16, в ремонті – 7 (з довоєнного парку в 225 одиниць)⁸⁰¹. До осені 1922 року, у порівнянні з січнем того ж року, пасажиропотік збільшився на порядок: у січні послугами трамвая скористалися 156 тисяч пасажирів⁸⁰², у жовтні — 1316 тисяч. Від жовтня пасажиропотік почав передбачувано знижуватися, основною причиною чого було “замирание общественной жизни за этот период в вечерние часы”. Зменшення тривало аж до березня 1923 року, після чого знову змінилося зростанням⁸⁰³.

Попри очевидний прогрес, до довоєнного рівня розвитку трамвайного руху було ще далеко. За 1922/23 бюджетний рік (жовтень 1922 – вересень 1923) на одного мешканця Києва припадало 40 поїздок трамваем, тоді як у 1910 році аналогічна цифра становила 164 поїздки, у 1913 році — 202. Технічні можливості для подальшого зростання руху були, але існувала низка стримуючих факторів.

⁸⁰⁰ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621. Л. 1–1об.

⁸⁰¹ Там же. Л. 2–3.

⁸⁰² ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 37. Арк. 9.

⁸⁰³ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621. Л. 1–1об.

По-перше, за роки революції та війни околиці міста прийшли у великий занепад, і населення більшою мірою, ніж до революції, зосередилося в центрі. Тому попит на поїздки трамваєм на далекі відстані значно знизився.

По-друге, мав місце ефект “поступового звикання”. Коли транспорт на тому чи іншому маршруті ходить рідко та/або ненадійно, пасажери не розраховують на його наявність (подібний ефект мав місце на Кадетській лінії в середині 1910-х років: див. § 2.3). Через це транспорт втрачає потенційних пасажирів, а відтак стимул до подальшого розвитку. Приміром, відновлений 9 травня маршрут № 2, від площі III Інтернаціоналу до вокзалу — на лінії з потенційно високим пасажиропотоком — спочатку обслуговувався одним вагоном, що відправлявся з Хрещатика щогодини, з 9 години ранку до 10 години вечора⁸⁰⁴. У 1922 році пасажери лише поступово звикали до наявності руху по нових лініях, і кількість вагонів зростала повільніше, ніж було технічно можливим. Наприклад, випуск на Глибочицьку лінію зріс від 2 вагонів у квітні до 12 в грудні; на Кирилівську — від 1 в липні до 4 у грудні⁸⁰⁵.

Нарешті, розвиток трамвайної мережі гальмувався відсутністю платоспроможного попиту. Для небагатих верств населення поїздки трамваєм були занадто дорогими⁸⁰⁶. У другій половині жовтня 1922 року вартість поїздки по міських лініях становила (в тодішніх грошових одиницях) 35 рублів, до Пущі-Водиці — 120 рублів, а середня зарплата робітника державного підприємства — 100–300 рублів на день. Співвідношення було краще, ніж роком раніше (1500 рублів за квиток до Пущі-Водиці при зарплаті 800 рублів; див. § 3.1), але, безумовно, продовжувало обмежувати попит. “Трамвай является такой роскошью, которую он [рабочий — С. М.] себе никак не может позволить”, — зазначав кореспондент газети “Пролетарская правда”

⁸⁰⁴ Восстановление трамвайного сообщения между Хрещатиком и вокзалом // Вечерний бюллетень газеты “Пролетарская правда”. Киев, 1922. 11 мая. № 20. С. 2.

⁸⁰⁵ Обзор деятельности Киевского губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. С. 55.

⁸⁰⁶ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621. Л. 4–4об.

восени 1922 року⁸⁰⁷. Подібна ж думка пролунала влітку 1923 року: “Производственная программа трамвая в 22 году была слишком велика — потребности населения преувеличены. Поэтому в 1923 году хозплан не предусматривает дальнейшего увеличения числа вагонов. Тариф был исчислен по себестоимости в 10 коп. Удастся взимать только 5 коп. золотом. Результат — трамвай самое убыточное предприятие. Приход едва покрывает расход на заработную плату и отчасти на эл. энергию. Однако повысить тариф нельзя. В декабре это пытались сделать. Но не даром в то время сложился анекдот-загадка: «Спереди человек, сзади человек, посередине пусто. Что это? — Трамвай»”⁸⁰⁸.

Прикладом недостатнього “звикання” та/або відсутності платоспроможного попиту стала спроба відновити рух за маршрутом № 5, від Хрещатика через Ярославів Вал і вулицю Гершуні (Олеся Гончара) до Гоголівської, в січні 1923 року. На цей маршрут випустили два вагони. Хоч його траса проходила центром міста й не дублювалася ніякими іншими лініями, наповнення вагонів було настільки слабким, що маршрут виявився вкрай збитковим, і через місяць його закрили.

Непопулярність транспорту, яка гальмує його розвиток, що, своєю чергою, гальмує зростання популярності — це ще один приклад позитивного зворотного зв’язку в транспортній системі. Щоправда, цей механізм працює в обидва боки: якщо створити досить якісну пропозицію, то з’являється додатковий попит (це так зване явище “індукованого попиту”; див. § 5.4); якщо цей попит є платоспроможним, він стимулює подальший розвиток системи, тобто покращення пропозиції.

Інші нововведення початку й середини 1923 року виявилися більш вдалим, ніж у випадку з маршрутом № 5. У січні відкрили ще один новий маршрут, № 14, від Червоної (Контрактової) площі до вокзалу через

⁸⁰⁷ Коммуноотдел, подумай о рабочих // Пролетарская правда. Киев, 1922. 21 октября. № 240 (353). С. 4.

⁸⁰⁸ Пленум Горсовета (18-го июня). Хозяйственный план коммунальных предприятий // Пролетарская правда. 1923. 19 июня. № 136 (551). С. 3.

Глибочицю. У липні маршрут № 6 подовжили від Політехнічного інституту до Польової вулиці; 28 липня відкрили маршрут № 10, від товарної станції до Михайлівського підйома (тобто фунікулера), що, зокрема, сприяло поліпшенню сполучення з Подолом⁸⁰⁹. Таким чином, до осені 1923 року загальна довжина маршрутів виросла до 107,4 кілометрів. Працювало три трамвайних парки: імені Домбаля (Васильківський), імені Леніна (Лук'янівський), імені Зінов'єва (нинішнє Подільське депо). Хоча для підтримки руху в тодішньому обсязі вистачило б і одного парку, наявність трьох робочих парків дозволяла мати запас справних вагонів у різних районах міста, що позитивно позначалося на регулярності руху⁸¹⁰. Разом із тим, робота підприємства була далеко не ідеальною. На засіданні комісії з обстеження комунальних підприємств в жовтні 1923 року констатували “следующие дефекты коммунальн[ого] трамвая: медленность движения, большие интервалы, простаивание у станций, отсутствие стекол в вагонах трамвая по 3-й линии”⁸¹¹.

Восени 1923 року відбулася знакова для розвитку київського транспорту подія: вперше після революції відкрили новозбудовану трамвайну лінію, що раніше не існувала — від рогу вулиць Толстого та Жилянської до 4-ї артшколи (на нинішній Солом'янській площі). Провести трамвай Великою вулицею Солом'янки (нині вулиця Липківського) бажав ще Давид Марголін у в першому десятилітті ХХ століття, але цей проєкт не втілили через невизначеність статусу самої Солом'янки (див. § 2.3). Тепер планувалось прокласти лінію Великою вулицею, з'єднати її на Солом'янській площі з колишньою Артилерійською лінією й відкрити рух до Чоколівського селища. Реалізували лише першу частину цього плану. Будівництво лінії на Солом'янку обійшлося приблизно у 20 тис. рублів золотом⁸¹². Відкрити новий

⁸⁰⁹ Восстановление трамвайного сообщения по ул. им. Короленко // Пролетарская правда. 1923. 29 июля. № 171 (586). С. 3.

⁸¹⁰ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621, Л. 2, 7.

⁸¹¹ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 37. Арк. 21.

⁸¹² Трамвайная ветка и водопровод на Соломенку // Пролетарская правда. 1923. 9 июня. № 128 (543). С. 3.

маршрут планували 7 листопада, приурочивши цю подію до річниці революції, однак в останній момент, “в виду того, что в день празднования 6-ой годовщины октябрьской революции все трудящиеся будут заняты на торжествах”, церемонію перенесли на 11 листопада⁸¹³. Є підстави вважати, що реальна причина перенесення була іншою, оскільки 11 листопада оголосили про відкладення відкриття ще на два дні⁸¹⁴. Нарешті, 13 листопада “відбулося велике свято Київського пролетаріату — відкриття трамвайної лінії на Соломенку”. На ріг вулиць Толстого та Жилянської прибули “перші особи” Київщини (голова Губвиконкому Гринько, голова Губпрофради Смолянський), члени Київради та представники партійних і робітничих організацій. Товариш Гринько під звуки “Інтернаціоналу” перерізав стрічку, і трамвайні вагони пішли на Солом’янку, де відбувся урочистий мітинг⁸¹⁵.

Ідеологічна складова в роботі київського трамвая в 1920-і роки була, безумовно, помітною. Будь-які серйозні досягнення подавалися як “перемоги на трудовому фронті”, демонстрація переваг соціалістичного ладу, і супроводжувалися відповідною риторикою⁸¹⁶. Так, у серпні 1922 року відбулося урочисте відкриття Лук’янівського парку. “Праздничное настроение создается оркестром <...> — повідомляв кореспондент газети “Пролетарская правда”. — В группах рабочих — оживленные разговоры. <...> Около рампы появляется крепкий приземистый, скромно одетый рабочий Ларкин. <...> Он подчеркивает, что только Советская власть дает возможность торжествовать рабочим, а открытие снова парка характеризует, как собрание трамвайных рабочих в одну семью”⁸¹⁷. За однією з версій, у наступному 1923 році двоє передових робітників цього парку були відряджені до Москви для зустрічі з

⁸¹³ Открытие трамвайной линии на Соломенке // Пролетарская правда. Киев, 1923. 6 ноября. № 254 (669). С. 4.

⁸¹⁴ До відкриття Соломенської лінії // Большевик. Київ, 1923. 11 листопада. № 256 (858). С. 3.

⁸¹⁵ Відкриття Соломенської трамвайної лінії // Большевик. Київ, 1923. 14 листопада. № 258 (860). С. 4.

⁸¹⁶ Машкевич С. В. Городской транспорт Киева в межвоенный период: социальный аспект // Матеріали ІХ Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених “Дні науки історичного факультету”. Київ, 2016. С. 526–527.

⁸¹⁷ Еще одна победа (Открытие лужьяновского трамвайного парка) // Пролетарская правда. Киев, 1922. 6 августа. № 176 (289). С. 5.

В. І. Леніним, на якій той дав згоду на перейменування парку на свою честь⁸¹⁸. Достеменно відомо, що губвиконком затвердив перейменування Лук'янівського трамвайного парку на парк імені Леніна в червні 1923 року⁸¹⁹.

“Ідеологічно витриманими” іменами в той самий період назвали й усі інші трамвайні парки. Васильківський парк став парком імені Домбаля⁸²⁰, на честь польського революціонера, пізніше радянського партійного діяча Томаша Домбаля (Tomasz Dąbal), його ж ім'я отримали Головні трамвайні майстерні (згодом Завод імені Домбаля, нині КЗЕТ). Троїцький трамвайний парк на Куренівці перейменовали на парк імені Зінов'єва⁸²¹. У жовтні 1923 року відбулося урочисте відкриття останнього парку на правому березі, що доти не працював — Кузнечного. Представник райпарткому (тобто районного комітету вже єдиної на той момент партії), що виступив на церемонії, “з'ясовує, чому виникло бажання у робітників відчинити парк імені Шевченка. Шевченко все своє життя боровся за ті ідеали, яких досягнуто лиш тепер”⁸²². (Це трамвайне депо вже в наш час перемістилося з центру міста на Борщагівку, назва ж його збереглася донині.) Лівобережний трамвайний парк, який обслуговував Дарницьку мототрамвайну лінію, пізніше став парком імені Фрунзе⁸²³. Святошинський трамвай, як згадувалось раніше (§ 2.3), став Трамваєм імені Калініна. Відповідний “ідеологічний супровід” озвучили на засіданні партосередку підприємства: “<...> мы переименовали Свят. Трамвай в Трамвай им. Калинина не от того, что тов. Калинин наш вождь [Михайло Калінін був Головою ЦВК СРСР, тобто номінальним головою радянської

⁸¹⁸ Лук'яновському депо — 110 лет.

URL: <http://www.mashke.org/kiytram/publications/lukyanovka-110/lukyanovka-110-3.html>

⁸¹⁹ Переименование предприятий // Пролетарская правда. 1923. 23 июня. № 140 (555). С. 3.

⁸²⁰ По підприємствах. Кого треба обвинувачувати. (Комтрампарк Домбаля) // Більшовик. Київ, 1924. 5 квітня. № 77 (975). С. 3.

⁸²¹ Рабочими водопровода возбуждено <...> // Пролетарская правда. 1923. 7 июня. № 126 (541). С. 3.

⁸²² Відкриття парку комтрамваю // Більшовик. Київ, 1923. 23 жовтня. № 240 (842). С. 4.

⁸²³ По протекции или по недорозумению? (Авто-парк им. Фрунзе-Дарница) // Киевский пролетарий. 1927. 4 декабря. № 277 (741). С. 5.

держави. — С. М.], а оттого, что он сам вышел из толщи рабочей массы, — он сам токарь Петроградского завода”⁸²⁴.

Влітку 1923 року в Головних трамвайних майстернях пройшла кампанія з передплати на газету "Пролетарская правда", під девізом “Даешь 100 процентов подписчиков” (щоправда, реальні цифри були набагато нижче)⁸²⁵. У березні 1924 року там же відбулися “октябрини” (радянський обряд, що замінив хрестини); новонародженого сина працівника майстерень урочисто назвали Володимиром — на честь В. І. Леніна⁸²⁶. У грудні 1923 року працівники трамвайних парків брали участь в кампанії збору коштів на користь Міжнародної організації допомоги борцям революції (МОДР), що відповідним чином висвітлювалося в пресі⁸²⁷. Однак зміст подібних повідомлень свідчить, що ідеологія тут грала роль не більш ніж “надбудови”. Важливі для суті справи рішення приймалися, виходячи з цілком прагматичних міркувань, в першу чергу рентабельності. Отже, розглядаючи функціонування київського трамвая в цей період, основну увагу слід приділяти не ідеологічному, а економічному аспекту.

Трамвай був високоприбутковим підприємством до революції, але починаючи з 1917 року приносив збитки. У 1920–1921 роках, коли і трамвайне підприємство ледь функціонувало, і на загальнодержавному рівні, в умовах “воєнного комунізму”, осмисленої монетарної політики не проводилося, аналізувати фінансові результати експлуатації трамвая має мало сенсу. У додатку Д знаходимо інформацію про фінансове становище підприємства в подальші роки (цифри там подано в рублях 1924 року, також відомими як “золоті рублі”. Один рубль 1924 року дорівнював 50 мільярдам рублів

⁸²⁴ Открытие ячейки Святошинского трамвайного парка // Пролетарская правда. 1923. 20 июля. № 163 (578). С. 3.

⁸²⁵ Главные мастерские коммунального трамвая им. Домбаля // Пролетарская правда. 1923. 31 июля. № 172 (587). С. 4.

⁸²⁶ Наші жовтини (Гол. майстерні Комтрамваю ім. Домбаля) // Більшовик. Київ, 1924. 4 березня. № 53 (951). С. 3.

⁸²⁷ Робітники комтрамваю дбають про МОПР (Трампарк Шевченка) // Більшовик. Київ, 1923. 15 грудня. № 285 (887). С. 3.

1921 року; деталі див. нижче). Бачимо, що після незначного прибутку за перший неповний рік відновного періоду підприємство знову стало збитковим, хоча й у невеликій мірі. Причини збитковості було проаналізовано тоді ж, у вересні 1923 року. За пасажиропотоком цей рік приблизно відповідав 1897 року (15,0 млн і 16,7 млн пасажирів, відповідно); схожими були й цифри доходу, у порівнянних грошових одиницях, тоді як витрати в 1923 році були майже вдвічі більше від 1897 року. Основною причиною цього була менша ефективність роботи вагонів. Трамваї ходили повільніше, ніж до революції (відтак для перевезення такого самого числа пасажирів було потрібно більше вагонів), але при цьому споживали більше електроенергії (значна частина якої губилася через поганий стан електромережі); сама ж електроенергія була приблизно вчетверо дорожче, ніж раніше. Відзначили, що єдиний спосіб позбутися збитку — підвищити наповнення вагонів⁸²⁸.

Наповнення протягом 1922/23 бюджетного року варіювалося від 24,8 % (лютий 1923 року) до 56,3 % (жовтень 1922 року)⁸²⁹. Як ми бачили раніше, однією з причин такого низького показника був надвисокий для небагатих верств населення трамвайний тариф. Зростання доходів населення часто не встигало за зростанням тарифів.

Розглянемо еволюцію київських трамвайних тарифів у період, що обговорюється. Хоча про роботу трамвая в 1920–1921 роках ішлося в § 3.1, заради безперервності має сенс почати з аналізу тарифів за ті два роки. Додаток Е.1 містить всю відому на цей час (неповну) інформацію про київські трамвайні тарифи в 1920–1921 роках. За 21 місяць, з квітня 1920 року по грудень 1921-го, трамвайний тариф зріс у 500 разів (тобто в середньому на 34 % на місяць).

Як видно з документів, що збереглися, тарифна політика трамвая, як і інших комунальних підприємств, мала на меті підтримувати його беззбиткове

⁸²⁸ Почему убыточен киевский трамвай // Пролетарская правда. Киев, 1923. 18 сентября. № 212 (627). С. 5.

⁸²⁹ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621. Л. 6.

функціонування. Приміром, у травні 1921 року комунальний відділ повідомляв у Губревком: “выработанные [коммунальными] Предприятиями в свое время тарифы являются ныне совершенно нежизненными, неудовлетворяющими обстоятельствам времени и своему назначению — доставляют Управлению Предприятиями необходимое количество денежных знаков...” У поданні містилася пропозиція підвищити трамвайні тарифи на міських, Дачній лініях, Михайлівському узвозі та Святошинському трамваї до 800, 1500, 250 і 1200 рублів, відповідно⁸³⁰. Чи втілили цю пропозицію, невідомо. Остаточо досягли беззбитковості, як ми бачили раніше, лише в 1923 році (на міському трамваї; Святошинський трамвай самоокуповувався і в 1921 році⁸³¹), але той факт, що трамвай послідовно намагалися зробити беззбитковим, являє собою принципову особливість даного періоду в порівнянні, скажімо, з періодом гіперінфляції 1991–1996 років. У наш час міський транспорт є планово-збитковим, і завдання його прибуткового функціонування не ставиться. Тож у 1990-х роках траплялися періоди, коли київський транспорт, по відношенню до середньої зарплати, був винятково дешевим. У 1920-і роки, наскільки можна судити за наявними даними, таких періодів не було. У серпні 1921 року, у відповідь на численні звернення, запровадили безкоштовний проїзд на трамваї для робітників, що їхали на роботу і назад⁸³² (вочевидь, така практика проіснувала недовго). З іншого боку, трамвайні квитки час від часу обкладалися додатковими зборами. Так, 17 листопада 1921 року Губкомунвідділ задовольнив клопотання профспілки Робкомгоспу про підвищення тарифу, строком на тиждень, на 500 рублів за квиток на всіх лініях і на 100 рублів на Михайлівському узвозі, для збору коштів на користь голодуючих⁸³³.

⁸³⁰ ДАКО. Ф. Р-111. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 11зв.

⁸³¹ ЦДАВО. Ф. 5. Оп. 1. Спр. 757. Арк. 34.

⁸³² Трамвай для робітників // Вісті київського губвиконкому. 1921. 5 серпня. № 206. С. 3.

⁸³³ ДАКО. Ф. Р-111. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 33зв.

У 1922 році відбулася перша з трьох деномінацій цього періоду: 1 рубль 1922 року прирівняли до 10 000 рублів 1921 року. Система тарифоутворення в тому році не змінювалася, за винятком того, що з початком руху Глибочицькою лінією на ній установили особливий тариф, який перевищував загальноміський у різні періоди на 25–50 %. Додаток Е.2 містить інформацію про трамвайні тарифи 1922 року. У тому році тариф переглядався один-два рази на місяць, а за рік зріс у 200 разів, або в середньому на 55 % на місяць; таким чином, темп зростання тарифу помітно збільшився в порівнянні з попередніми роками.

У 1923 році провели другу деномінацію: 1 рубль 1923 року прирівняли до 100 рублів 1922 року, тобто до 1 млн рублів 1921 року. 5 січня того ж року змінилася тарифна система київського трамвая: знову з'явилися тарифні дільниці. (У квітні-травні ціна квитків на дві дільниці була різною на різних лініях: нижчою — на маршрутах № 2 і 4, вищою — на маршрутах № 1 та 16.) Трамвайні тарифи 1923 року подано в Додатку Е.3. Бачимо, що навесні 1923 року (від січня до кінця квітня) темпи зростання тарифів дещо знизилися (тарифи зросли у 2,5 раза за 4 місяці, або на 26 % на місяць). Однак, починаючи з червня, тарифи знову, як і наприкінці 1922 року, переглядалися два рази на місяць (зауважимо, що, приміром, у серпні-вересні 1923 року тарифи на інші комунальні послуги — електрику, воду, каналізацію — змінювалися раз на тиждень). У цілому за рік вони вирости в 125 разів, тобто в середньому на 50 % на місяць — майже так само, як у 1922 році.

Як і раніше, до тарифів іноді додавали збори: приміром, з 4 по 10 вересня⁸³⁴ до вартості всіх трамвайних квитків додавалося по 5 рублів, до вартості квитка на Михайлівський узвіз — 1 рубль на користь Губернського комітету допомоги матері-пролетарці⁸³⁵.

⁸³⁴ Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 13 сентября. № 73. С. 3.

⁸³⁵ Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 6 сентября. № 72. С. 4.

Темп зростання трамвайних тарифів у розглянутий період загалом відповідав темпу інфляції. Це впливає з того, що тарифи, виражені в так званих “товарних рублях” (умовних одиницях, курс яких відносно реального рубля розраховувався, виходячи з індексу цін), варіювалися не дуже значно. Наприклад, тариф на проїзд однієї дільниці в 1922/23 фінансовому році коливався від 3,75 до 6,39 товарних копійок; двох дільниць — від 5,74 до 8,77; трьох — від 9,47 до 11,88⁸³⁶, що практично співпадало з довоєнними тарифами (5, 8 і 11 копійок, відповідно).

Остання грошова реформа у цей період відбулася навесні 1924 року: нова одиниця твердої валюти, “золотий рубль”, дорівнювала 50 000 рублів 1923 року (тобто 50 млрд рублів 1921 року). У березні того ж року встановили трамвайний тариф у твердій валюті: 10, 15 і 20 копійок за одну, дві й три дільниці відповідно, 5 копійок на Михайлівському узвозі. (Отже, за перші три місяці 1924 року тариф за одну дільницю виріс приблизно в 40 разів!) 1 жовтня 1925 року тарифи знизили — вперше за всю історію київського трамвая, якщо не враховувати скасування постанови про підвищення восени 1917 року. Проїзд від однієї до шести дільниць тепер коштував, відповідно, 8, 14, 18, 26, 32, 36 копійок (п’ять дільниць було на лінії від Бессарабки до Святошина, шість — від Червоної площі до Пущі-Водиці). Проїзд на Дарницькому трамваї, від Поштової площі до Дарниці або до Броварів, коштував 20 копійок⁸³⁷.

Окрім цих основних тарифів, існували різного роду пільгові тарифи. Повне їх перерахування виходить за рамки цього дослідження; обмежимося найтипівішими прикладами. Починаючи з 1 січня 1923 року, через Губпрофраду розподілили 4000 пільгових посвідчень з фотокартками, що давали право на знижку в розмірі 50 %⁸³⁸. Через кілька місяців цю пільгу поширили на всіх членів профспілки, відтак число пільгових пасажирів зросло

⁸³⁶ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621. Л. 5об.

⁸³⁷ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. Киев, 2009. С. 92–94.

⁸³⁸ В Києве // Пролетарская правда. 1922. 21 декабря. С. 2.

з 10 % до 25 %⁸³⁹. Починаючи з жовтня 1925 року, будь-який пасажир міг придбати у квитковому відділі Київського комунального трамвая абонементну книжку на 50 квитків, яка давала знижку в 10 %. Нарешті, не пізніше вересня 1923 року з'явилися місячні проїзні квитки, також із фотографією; вартість такого квитка у вересні становила 1500 рублів, тобто дорівнювала вартості ста квитків на одну ділянку, за тарифом на початок місяця⁸⁴⁰.

Стабілізація фінансового становища підприємства створила передумови для його подальшого розвитку. Так, 1 липня 1925 року знову відкрили маршрут № 5⁸⁴¹, невдалу спробу запустити який зробили двома з половиною роками раніше. Тоді ж, влітку 1925 року, відновили лінію Круглоуніверситетською вулицею, з Бессарабки до Липок (маршрут № 7), і пустили там пробний вагон⁸⁴². Однак чи то з технічних, чи то з організаційних причин регулярний рух там тоді не розпочався. Маршрут № 7 від Польової вулиці бульваром Шевченка та Круглоуніверситетською до Різницької запустили 2 листопада 1926 року⁸⁴³.

Важливим етапом стало включення в міську мережу колишніх окремих приміських трамвайних ліній — Святошинської, Деміївської та Дарницької. Рух Кадетською лінією, як уже згадувалося, після 1918 року не відновлювався. Найскладнішим у технічному аспекті було приєднання Святошинського трамвая: він був вузькоколіїним, тож його мали перешити на широку колію. Рішення про це ухвалили в серпні 1923 року (на Святошинській лінії на той момент працювало 4 моторних вагони й стільки ж причіпних)⁸⁴⁴. У вересні 1923 року вузьку колію на правому боці Брест-Литовського шосе з'єднали з широкою колією на лівому боці у Польової вулиці⁸⁴⁵ (це з'єднання, у вигляді трамвайної колії, що навскіс перетинала нинішній проспект Перемоги,

⁸³⁹ Льготы по оплате коммунальных услуг // Пролетарская правда. 1923. 28 сентября. № 221. С. 1.

⁸⁴⁰ Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 1 сентября. № 71. С. 4.

⁸⁴¹ Открытие трамвайного движения по линии № 5 // Киевский пролетарий. 1925. 2 июля. № 11. С. 4.

⁸⁴² Чи не пора дати трамвай на Липки // Пролетарська правда. 1926. 18 серпня. № 188 (1498). С. 3.

⁸⁴³ Нова колія Ч. 7 // Пролетарська правда. Київ, 1926. 31 жовтня. № 252 (1562). С. 5.

⁸⁴⁴ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 37. Арк. 9–9зв.

⁸⁴⁵ Нова колія Ч. 7 // Пролетарська правда. Київ, 1926. 31 жовтня. № 252 (1562). С. 5.

існувало аж до 1978 року), після чого приступили до перешивки. До 7 листопада широку колію довели до депо Святошинського трамвая⁸⁴⁶ (за нинішньою станцією метро “Нивки”), а вузьку колію остаточно ліквідували 1924 року⁸⁴⁷.

Відновлення лінії Дарницького мототрамвая було обумовлено побудовою нового мосту через Дніпро, замість зруйнованого польською армією Ланцюгового мосту. Новий міст (який отримав ім'я Євгенії Бош) відкрили 10 травня 1925 року, і в той самий день відновились експлуатація мототрамвайної лінії Поштова площа — Передмостова слобідка — Микільська Слобідка — Дарниця⁸⁴⁸. Лінію від Поштової площі через міст до Микільської слобідки електрифікували роком пізніше, і 16 вересня 1926 року тут розпочався рух електричних вагонів, що дозволило зменшити тривалість оборотного рейсу приблизно на чверть⁸⁴⁹. 20 листопада 1926 року відновили рух мототрамвая від Микільської слобідки до Броварів⁸⁵⁰. Відтепер і електрична, і мототрамвайна дільниці (лінію за Микільською Слобідкою електрифікували лише в середині 1930-х років) входили до загальної маршрутної системи: станом на 1927 рік існували маршрути № 14 (Поштова площа — Микільська Слобідка), № 15 (Микільська Слобідка — Дарниця), № 16 (Микільська Слобідка — Бровари)⁸⁵¹.

Для приєднання Деміївського трамвая до загальноміської мережі необхідно було облаштувати перетин трамвайної лінії з залізницею. Плани продовження маршруту № 1 до Сталінки (як тоді називалася Деміївка) з'явилися не пізніше літа 1925 року⁸⁵². Розглядали кілька варіантів її трасування; у підсумку нова лінія стала відгалуженням від лінії

⁸⁴⁶ Открытие трамвайной линии на Соломенке // Пролетарская правда. 6 ноября 1923. № 254. С. 4.

⁸⁴⁷ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 46.

⁸⁴⁸ До відкриття Ланцюгового мосту // Більшовик. 10 травня 1925. № 104 (1299). С. 3.

⁸⁴⁹ Електричні вагони до Микільської Слобідки // Пролетарська правда. Київ, 1926. 16 вересня. № 213 (1523). С. 5.

⁸⁵⁰ Трамвайная линия Киев – Бровары // Киевский пролетарий. 1926. 20 ноября. № 269 (431). С. 3.

⁸⁵¹ Распределение тарифных участков на маршрутах К. К. Т. с 1 января 1927 года // Киевский пролетарий. 1926. 31 декабря. № 303 (465). Приложение.

⁸⁵² Новые трамвайные линии // Киевский пролетарий. 1925. 23 июля. № 29. С. 4.

Червоноармійською (Великою Васильківською), пройшла вулицями Діловою, Бульйонською (Казимира Малевича), перетнула залізницю під насипом у Байкового моста і Берлізовими городами вийшла до початку Сталінки, з'єднавшись із колишньою лінією Деміївського трамвая. Побудова нової лінії обійшлася в 90 000 рублів⁸⁵³. Рух новим маршрутом “А”, від Червоної площі, вулицями Воровського (Хрещатик), Червоноармійською й новою лінією на Сталінку, до нинішньої Голосіївської площі, розпочався 10 жовтня 1926 року⁸⁵⁴. Цього разу, як повідомляли газети: “Без эффектов, без шума и помпы был пущен первый вагон на Сталинку — соединен этот район с городом. Не было официального торжества, но торжественную встречу, теплый прием оказали сталинцы дорогому гостю — первому вагону”. На новий маршрут вийшло 12 вагонів, знятих з основного на той момент трамвайного маршруту № 1, який значною мірою дублювався нововідкритим маршрутом: відповідно, на “одиниці” замість 21 вагонів залишилося 9⁸⁵⁵. Проте з нового 1927 року маршрут “А” змінили: замість вулиць Воровського й Революції (Сагайдачного) він став ходити на Поділ через вулицю П'ятакова (Саксаганського), Євбаз (площу Перемоги) і Глибочицю, отримавши № 10⁸⁵⁶. Трамваї до Голосіївської площі ходили до 1980 року, коли розворотне кільце на цій площі ліквідували, а лінію вкоротили до Московської (Деміївської) площі “[в] зв'язку з будівництвом нових корпусів готелю «Мир» на Голосіївській площі по обслуговуванню іноземних туристів «Олімпіади-80»”⁸⁵⁷; у 2001 році закрили й лінію до Московської площі (див. § 5.3).

Наприкінці 1926 року підбили свого роду символічний підсумок відновлення київської трамвайної мережі за попереднє п'ятиріччя, перенумерувавши маршрути. За старою нумерацією їх було 22. Нових

⁸⁵³ Новая трамвайная линия // Киевский пролетарий. 1926. 6 октября. № 230 (392). С. 5.

⁸⁵⁴ Сталинка — Красная площадь. Новая трамвайная линия “А” // Киевский пролетарий. 1926. 10 октября. № 234 (396). С. 4.

⁸⁵⁵ С первым вагоном на Сталинку // Киевский пролетарий. 1926. 12 октября. № 235 (397). С. 4.

⁸⁵⁶ Зміна трамвайних маршрутів // Пролетарська правда. Київ, 1926. 23 грудня. № 297 (1607). С. 5.

⁸⁵⁷ ДАК. Ф. Р-20. Оп. 1. Спр. 2462. Арк. 65.

маршрутів стало 17: з № 1 по № 16 і один, кільцевий, під номером 0, від Червоної площі через Глибочицю, Євбаз, вулицю П'ятакова, Воровського, Революції до Червоної площі⁸⁵⁸. Усунувши прогаліни в нумерації, тим самим фактично визнали, що деякі старі лінії (початковим відрізком Володимирської вулиці до Андріївської церкви, нижньою частиною тієї самої Володимирської, Межигірською, а також Лук'янівсько-Кирилівська та Звіринецька лінії) відновленню не підлягали. Станом на 1927 рік у місті було 98,1 км трамвайних колій, або 180,2 км одинарної колії, що перевищувало показники 1913 року (82,2 км і 172,2 км, відповідно; слід, однак, мати на увазі, що до останніх цифр не входили Святошинський, Деміївський і Дарницький трамваї. З їх урахуванням цифра 1913 року перевищує цифру 1927-го)⁸⁵⁹. За 1926/27 бюджетний рік трамвай (з урахуванням мототрамвая) перевіз 60,6 млн пасажирів, що проїхали 82,9 млн тарифних дільниць — це приблизно відповідало рівню 1912 року. Рухомий склад налічував 180 справних вагонів (71 пульманівський, 89 одинарних моторних, 20 причіпних), виключно дореволюційної побудови (постачання нових вагонів почалися в 1927/28 бюджетному році)⁸⁶⁰.

У 1925 році сталася ще одна важлива подія в історії київського транспорту: вперше після 1914 року розпочався автобусний рух⁸⁶¹. Питання про запуск автобусів порушили 1924 року, причому тоді йшлося про (часткову) заміну трамваїв автобусами, “в зв'язку зі зношеністю Київського трамваю і необхідністю витратити великі кошти для ремонту його”⁸⁶². Втім, вочевидь, швидко зрозуміли, що замінити трамвайний рух автобусним нереально: тодішні автобуси, невеликих розмірів, не могли б упоратися з трамвайними пасажиропотоками. Тож у 1925 році йшлося вже про підсилення трамвайного

⁸⁵⁸ Распределение тарифных участков на маршрутах К. К. Т. с 1 января 1927 года // Киевский пролетарий. 1926. 31 декабря. № 303 (465). Приложение.

⁸⁵⁹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 39, 46.

⁸⁶⁰ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 71, 122.

⁸⁶¹ Машкевич С. В. Рання історія безрейкового громадського транспорту в Києві // Сторінки історії : збірник наукових праць. Київ, 2015. Вип. 39. С. 65–67.

⁸⁶² Заміна трамвайного руху автобусним // Більшовик. Київ, 1924. 12 вересня. № 207 (1105). С. 4.

руху (автобуси мали не замінити трамваї, а допомагати їм), а також про встановлення сполучення з віддаленими околицями⁸⁶³. 11 вересня 1925 року розпочався міжміський автобусний рух за маршрутом Київ — Чернігів — Гомель; цю лінію обслуговували 16-місні автобуси виробництва італійської фірми “Фіат”⁸⁶⁴. У середині листопада в Київ прибули й були випробувані перші два автобуси для міських маршрутів⁸⁶⁵, виробництва німецької фірми “Даймлер-Мерседес”⁸⁶⁶ (усього їх замовили десять), і 10 грудня розпочався регулярний рух двох автобусів за маршрутом площа III Інтернаціоналу (Європейська) — ріг вулиць Червоноармійської (Великої Васильківської) і Пятакова (Саксаганського). Оборотний рейс тривав 20 хвилин, тож дві машини давали інтервал руху в 10 хвилин. Тариф за проїзд по всьому маршруту становив 10 копійок⁸⁶⁷.

Примітно, що автобус стали вважати передовим видом транспорту — сучаснішим за трамвай — а його запровадження розцінили як свого роду “європейський вибір”. Через декілька днів після початку автобусного руху дехто Петро Узлов присвятив нововведенню вірш, опублікований у газеті “Киевский пролетарий”:

Наладили мы жизнь со вкусом.
 Теперь легко нас не проймешь.
 Пронзили город автобусы
 И близок эшелон галош.
 Впрямь, европейская картина:
 На удивленье тихих дней,
 Летит по городу машина,
 Пыхтит — и никаких гвоздей.

⁸⁶³ Автобусы в Киеве // Киевский пролетарий. 1925. 16 июля. № 23. С. 4.

⁸⁶⁴ Междугородное автобусное сообщение // Киевский пролетарий. 1925. 9 сентября. № 68. С. 5.

⁸⁶⁵ В Киев прибыли автобусы // Киевский пролетарий. 1925. 18 ноября. № 127. С. 5.

⁸⁶⁶ Автобусы для Киева // Киевский пролетарий. 1925. 27 сентября. № 84. С. 5.

⁸⁶⁷ Автобусное движение в Киеве // Киевский пролетарий. 1925. 10 декабря. № 146. С. 4.

С неостываемым проворством
 Розыскивая “ценный груз”,
 Пестрит германский автобус
 Для ультра-городских удобств <...>⁸⁶⁸

(звернемо увагу, що наголос у слові “автобус” тоді робили на останньому складі).

25 грудня автобусний маршрут подовжили до Володимирського базару (відтоді на лінії курсувало 4 автобуси)⁸⁶⁹, а 30 грудня два автобуси вийшли на лінію на Деміївці, від залізничного переїзду до колишнього трамвайного парку, повторюючи, таким чином, колишній маршрут Деміївського трамвая⁸⁷⁰ (ця лінія й розглядалась як тимчасова, до повернення трамвая на Деміївку).

Відсутність прив’язки до рейок, звісно, означала можливість швидко міняти маршрути автобусів відповідно до того, як це видавалося необхідним. Уже з 7 січня 1926 року маршрут Площа III Інтернаціоналу — Володимирський базар скасували; натомість автобуси пішли кільцевим маршрутом, дублюючи тодішній трамвайний маршрут № 9 (Хрещатик — Сінна площа — Євбаз — Саксаганського — Червоноармійська)⁸⁷¹. Через три місяці, з 18 квітня, частину машин із цього маршруту перекинули на новий маршрут Червона площа — Євбаз, а також на перший трансдніпровський автобусний маршрут, Площа III Інтернаціоналу — Микільська Слобідка через Печерськ і міст імені Євгенії Бош⁸⁷². Цю зміну згодом пояснили таким чином:

“Теперь — об автобусах.

Курсируя по маршруту 9 линии, они забирали всю трамвайную публику.

⁸⁶⁸ Об отоплении, фонарях, жилплощади и автобусах // Киевский пролетарий. 1925. 13 декабря. № 149. С. 5.

⁸⁶⁹ Новый маршрут автобусов // Киевский пролетарий. 1925. 25 декабря. № 159. С. 6.

⁸⁷⁰ Автобусы на Демиевке // Киевский пролетарий. 1925. 31 декабря. № 162. С. 4.

⁸⁷¹ Новое расписание движения автобусов // Киевский пролетарий. 1926. 8 января. № 5 (167). С. 4.

⁸⁷² У Києві. Сьогодні відкривається літні маршрути // Пролетарська правда. Київ, 1926. 18 квітня. № 88 (1398). С. 5.

Из-за своей тяжести (около 400 пуд.), они до того испортили мостовую, что та своими ямами и ухабами стала уже портить машины.

Новый маршрут проходит большей частью по улицам, где нет трамвая. Благодаря хорошей мостовой он сохраняет машину и, в конечном итоге, соединяет многотысячную рабочую Слободку непосредственно с центром города”⁸⁷³.

Отже, дублювання трамвая автобусом, здавалося б, визнали недоцільним. Однак, скасувавши автобусний маршрут № 9, натомість запровадили маршрут Червона площа — вокзал, що дублював трамвайний маршрут № 2⁸⁷⁴ (це сталося 24 червня).

Як бачимо, заздалегідь сформульованого плану розвитку автобусної мережі в Києві не існувало. Якщо у випадку з трамваєм майбутня схема ліній обговорювалася задовго до початку будівництва, а одним із критеріїв вибору потенційних концесіонерів була ефективність трамвайної мережі, яку вони пропонували, то автобусну мережу на початковому етапі розбудовували “методом проб і помилок”. Значною мірою це, звісно, пояснюється тим, що автобус не потребує рейкової інфраструктури — отже, на відміну від випадку з трамваєм, “помилки” обходяться дешево. Однак, імовірно, існувала й думка, що автобус — це “сучасно”, “модно”, отже сам факт появи автобусів розглядався як своєрідне досягнення, а їх конкретне місце у транспортній системі було не надто важливим. Відзначимо, що автобусна “ейфорія” дещо спала влітку 1926 року, коли виникли технічні проблеми з автобусами (у серпні того року 5 із 10 машин не ходили, тому що їхні шини зносились, а нових не було)⁸⁷⁵. Прояснення місця автобусу в транспортній системі міста було справою наступних років.

⁸⁷³ Хорошие результаты (Киевский комтрамвай) // Киевский пролетарий. 1926. 7 мая. № 102 (264). С. 3.

⁸⁷⁴ Новый маршрут автобусов // Киевский пролетарий. 1926. 23 июня. № 141 (303). С. 5.

⁸⁷⁵ Об автобусах // Киевский пролетарий. 1926. 3 августа. 176 (338). С. 5.

Отже, період відновлення київського транспортного господарства після глибокої кризи 1918–1921 років припав на роки з 1922 по 1927-й⁸⁷⁶. За цей час підприємство пройшло шлях від майже повної відсутності пасажирських перевезень до наявності повноцінної трамвайної мережі, яка в цілому (хоча й не без проблем) задовольняла транспортним потребам як центру міста, так і околиць. Основним досягненням першої частини відновного періоду, до 1924 року, було налагодження позитивного зворотного зв'язку (відновлення рухомого складу — зростання пасажиропотоку — зростання доходів — відновлення рухомого складу). Заважала цьому насамперед економічна нестабільність, зокрема гіперінфляція. Прагнення до самоокупності підприємства спричиняло необхідність постійного підвищення тарифів, що заважало подальшому розширенню мережі через обмежений платоспроможний попит. Існував також ефект “звикання” — пасажири не одразу починали активно користуватися новими лініями, особливо допоки інтервали руху на них були великими, що, своєю чергою, заважало інтенсифікації руху.

Нормалізація фінансової ситуації по завершенні грошової реформи в 1924 році дозволила підприємству стати стабільно беззбитковим, завершити інтеграцію колишніх незалежних ліній трамвая до загальної системи й закласти основу для подальшого зростання. До 1927 року, коли була сформована нова маршрутна мережа, київський трамвай за основними кількісними показниками наблизився до рівня 1913 року, але не перевищив його. Разом із тим іще в 1923 році відкрили лінію на Солом'янку, яка не існувала раніше, що свідчило про намір розбудовувати трамвайну мережу.

У 1925 році відкрився автобусний рух. Заздалегідь сформульованого плану його запровадження не існувало, і конкретні завдання, що ставилися перед автобусами, змінювалися. Спочатку передбачалося, що автобуси зможуть замінити трамваї на деяких маршрутах, потім їх розглядали як

⁸⁷⁶ Машкевич С. В. Київський трамвай: період відновлення (1920-ті роки) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 45. С. 76–86.

“помічників” трамвая, але згодом для них почали запроваджувати власні маршрути. Роль автобусів у транспортній системі міста на цьому етапі залишалася мінімальною.

Ідеологічна складова даного періоду, який був часом активної побудови суспільства диктатури пролетаріату, знайшла певне відбивання у функціонуванні київського трамвая, проте в основному декларативного характеру.

3.3. Друга трансформація транспортної системи: диверсифікація

Стабілізація підприємства міського транспорту в одному місті — це, звичайно, невеликий елемент набагато загальнішої картини. 1920-ті роки в СРСР характеризувалися як економічними експериментами (найбільш значний з яких — неп), так і ще не цілком усталеною політичною лінією керівництва (аж до 1927 року у ВКП(б) активно діяла внутрішньопартійна опозиція). Згорання непу, розгром опозиції, колективізація, ухвалення в 1928 році першого п'ятирічного плану дозволяють говорити про початок, у масштабах країни, того, що радянський лідер Йосип Сталін у 1930 році, на XVI партійному з'їзді, назвав “развернутым наступлением социализма по всему фронту”. Шлях розвитку був обраний остаточно й більше не міг піддаватися сумнівам. Природно, що перехід до цієї стадії стався саме тоді, коли в більшості галузей економіки подолали післявоєнні труднощі, і позначилася можливість регулярної еволюції.

Природною межею між “відновним” і “еволюційним” періодами в розвитку київського трамвайного підприємства є початок оновлення його рухомого складу⁸⁷⁷. Як зазначено раніше (§ 3.2), до 1927 року всі трамвайні вагони в Києві були дореволюційного виробництва. Відновити та зробити

⁸⁷⁷ Машкевич С. В. Київський міський транспорт у 1930-і роки // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 46. С. 136.

придатними для експлуатації вдалося 180 вагонів з 225; подальший розвиток трамвайного сполучення стримувався їх нестачею. Ще в 1925 році (за іншими відомостями — у 1924⁸⁷⁸) Київський окружний відділ комунального господарства замовив на миколаївському вагонобудівному заводі ім. Хосе Марті двадцять вагонів для київського трамвая. Перший із цих вагонів, що отримав у Києві № 801, доставили лише в серпні 1927 року і призначили на маршрут № 5 (частина якого проходила вулицею Свердлова (Прорізною), з крутим ухилом)⁸⁷⁹. У київських Головних трамвайних майстернях імені Домбаля залишилися незадоволені новим вагоном, відзначивши його конструктивні недоліки⁸⁸⁰. У наступних вагонах цієї партії частину недоліків усунули⁸⁸¹; до весни 1928 року надійшла вся партія (вагони № 801–820)⁸⁸², але на цьому співпраця з миколаївським заводом закінчилася. У наступні роки вагони для Києва вироблялися в самому Києві. З 1928 по 1932 рік Головні майстерні імені Домбаля поставили для київського трамвая 80 одинарних вагонів (№ 821–900), 65 причіпних і 6 пульманівських (крім цього, понад сто вагонів виробили для інших міст). Таким чином, у 1930 році в експлуатації було 228 вагонів — більше довоєнної кількості; у 1932 році — 299 вагонів⁸⁸³. Усього з 1928 по 1941 рік київський завод побудував для Києва близько 300 трамвайних вагонів⁸⁸⁴.

Поповнення рухомого складу дозволило впоратись зі зростанням попиту на перевезення трамваєм. Якщо в дореволюційні роки й наприкінці 1920-х років приріст числа пасажирів від року до року не перевищував 15 %, то за перше півріччя 1929/30 господарського року (тобто з жовтня 1929 по березень 1930 року) приріст у порівнянні з відповідним періодом попереднього року

⁸⁷⁸ Новые трамвайные вагоны для Киева // Киевский пролетарий. 1926. 4 декабря. № 281 (443). С. 3.

⁸⁷⁹ Перший трамвайний вагон з Миколаївської виробні // Пролетарська правда. 1927. 28 серпня. № 195 (1808). С. 5.

⁸⁸⁰ Качель, а не вагон // Киевский пролетарий. 1927. 4 октября. № 226 (690). С. 4.

⁸⁸¹ Ще 5 вагонів з Миколаєва // Пролетарська правда. 1927. 15 листопада. № 260 (1873). С. 5.

⁸⁸² 4 нових трамвайних вагони // Пролетарська правда. 1928. 16 лютого. № 40 (1952). С. 3.

⁸⁸³ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 35, 71.

⁸⁸⁴ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 11зв.

склав 38 %⁸⁸⁵. Трамвай обслуговував пасажиропотік, що зростав, не тільки внаслідок збільшення числа випусків, а й завдяки використанню причепів. На основному маршруті № 1 (Червона площа — Либідь, тобто частиною траси нинішньої другої лінії метро) використовувалися дво- й навіть тривагонні поїзди; зі збільшенням числа причіпних вагонів їх стали застосовувати на далеких маршрутах № 6 (до Святошина), № 10 (до Сталінки, нинішньої Деміївки), № 12 (до Пущі-Водиці), а також на маршруті № 4 (Міськрада (на нинішньому Майдані Незалежності) — кабельний завод), де причепи добре показали себе, попри значний ухил⁸⁸⁶.

Маршрутна мережа київського трамвая, після приєднання до неї, у 1924–1926 роках, Святошинського трамвая й відновлених Дарницького мототрамвая й Деміївського трамвая, розвивалася повільніше, ніж у попередні роки. Ряд ліній дореволюційної побудови через різні причини не відновили. Планів будівництва нових ліній не бракувало. Так, за планом другої п'ятирічки (1933–1937 роки) передбачалося збудувати 146 кілометрів нової одинарної колії (що дало б приріст на 78 % у порівнянні з 1932 роком), а до 1940 року — ще 123 км одинарної колії⁸⁸⁷. Згідно з Генеральним планом розвитку Києва, вулична довжина колій до 1940 року мала сягнути 163,5 кілометрів. Передбачалося вісім хордових маршрутів (наприклад, Куренівка — Чоколівка, Сирець — лівий берег, Катеринівка — Звіринець), чотирнадцять радіальних маршрутів, що виходили б із трьох точок (Бессарабка, Сінна (Львівська) площа, Червона площа), а також ряду напівкільцевих маршрутів, що мали зв'язувати хорди й радіуси між собою. Особливістю мережі мали стати тунельні лінії: Бессарабка — міст імені Євгенії Бош, площа III Інтернаціоналу (Європейська) — Боричів тік, а також напівкільцева лінія від залізничного вокзалу до річкового вокзалу, причому передбачалося, що “остання буде

⁸⁸⁵ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 1589. Арк. 2.

⁸⁸⁶ Працює 40 причіпок // Пролетарська правда. 1931. 28 березня. № 70 (2883). С. 4.

⁸⁸⁷ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 155.

першою чергою здійснення майбутнього метрополітенного кільця, яке охопить центральні райони міста”⁸⁸⁸.

Реальні результати, як це зазвичай і буває, виявилися істотно іншими. У додатку Є показано, як змінювалася сумарна протяжність київської трамвайної мережі від 1930 до 1941 року. За цей період було побудовано трамвайні лінії: до дезінфекційної станції (маршрут № 21, Дегтярівською вулицею; рух відкрито в 1933 році); на Теличку й Саперну Слобідку (маршрут № 17, рух відкрито 5 листопада 1935 року⁸⁸⁹); від Дарниці до ДВРЗ (маршрут № 24, рух відкрито 30 квітня 1936 року⁸⁹⁰). Такі повільні темпи будівництва згодом пояснювали тим, що мала місце “хронічна нестача основних шляхових матеріалів”⁸⁹¹. Темп зростання пасажироперевезень набагато перевищував темп розширення мережі. Зокрема, у 1933 році трамвай перевіз 162 млн пасажирів, в 1938 році — 274 млн, тобто на 70 % більше⁸⁹².

Ще однією важливою подією цього періоду стала електрифікація маршрутів Дарницького мототрамвая. Лінію від Києва до Микільської Слобідки електрифікували в серпні 1926 року⁸⁹³, ділянку від Микільської Слобідки до Дарниці — у 1933 році⁸⁹⁴; нарешті, лінію Микільська Слобідка — Бровари — у листопаді 1934 року. Мототрамвай, який жителі Лівобережжя іронічно називали “примусом”, остаточно припинив існування⁸⁹⁵.

З технічних нововведень розглянутого періоду відзначимо також переведення трамвая з роликового струмознімача (штанги) на дугу, здійснений у кілька етапів у 1934–1935 роках⁸⁹⁶, що підвищило надійність і значно зменшило кількість зупинок руху й аварій. З організаційних нововведень —

⁸⁸⁸ Пояснювальна записка до Генерального плану реконструкції м. Києва. Київ, 1936. С. 64.

⁸⁸⁹ Трамвайний трест доводить до відому населення <...> // Більшовик. 1935. 9 листопада. № 258 (774). С. 4.

⁸⁹⁰ Трамвай до КРЕСу // Більшовик. 1936. 29 квітня. № 99 (917). С. 2.

⁸⁹¹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 7зв.

⁸⁹² Між двома з'їздами // Київський трамвайник. 1939. 11 березня. № 19 (568). С. 1.

⁸⁹³ Трамвайная линия на Никольскую Слободку // Киевский пролетарий. 1926. 22 июля. № 166 (328). С. 4.

⁸⁹⁴ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. Київ, 2010. С. 293.

⁸⁹⁵ Експрес № 1020 рушив. Відкрито лінію Слобідка – Бровари // Більшовик. 1934. 11 листопада. № 220 (475). С. 4.

⁸⁹⁶ Переведення трамвая на дугу // Більшовик. 1934. 21 грудня. № 253 (508). С. 3.

запровадження з 23 липня 1933 року нічного руху на дев'яти маршрутах. Найбільший з-поміж цих маршрутів інтервал руху вночі, на маршруті № 12 (Червона площа — Пуща-Водиця) становив 60 хвилин, найменший, на маршруті № 16 (Червона площа — площа III Інтернаціоналу) — 16 хвилин (!)⁸⁹⁷. Дата припинення цього експерименту нам невідома.

Час від часу змінювалася конфігурація маршрутів на наявній мережі, згідно з тим, як змінювалися пасажиропотоки та/або виникали міркування про доцільність тих чи інших маршрутів. Так, після зняття трамвая з Хрещатика в 1934 році (докладніше про це далі), коли центральний маршрут № 1 укоротили до Бессарабки, запровадили новий маршрут № 17 Володимирський базар — підйом імені Іванова (фунікулер)⁸⁹⁸. (Раніше цей же номер, 17, належав самому фунікулеру, який вважався окремим трамвайним маршрутом⁸⁹⁹.) Однак через кілька місяців визнали, що робити пересадку при прямуванні з Червоноармійської (Великої Васильківської) на вулицю Короленка (Володимирську) — яка тепер була “стрижнем” трамвайної системи в центрі — незручно для пасажирів. Тоді маршрут № 17 скасували, а № 1 — подовжили вулицею Короленка до Радянської (Михайлівської) площі⁹⁰⁰. 1 листопада 1935 року маршрут № 3 (Площа III Інтернаціоналу — Музейне містечко (Лавра)) подовжили до Червоної (Контрактової) площі, що значно поліпшило транспортний зв'язок між Подолом і Печерськом. Одночасно запровадили додатковий маршрут на дарницькій лінії — № 25 (Поштова площа — Передмостова Слобідка), що було викликано утворенням базару на Передмостовій Слобідці⁹⁰¹.

15 квітня 1931 року змінили тарифну систему київського трамвая. На більшості маршрутів запровадили єдиний тариф — 15 копійок незалежно від відстані; тарифні дільниці збереглися тільки на найдовших маршрутах,

⁸⁹⁷ Нічний рух вагонів // Пролетарська правда. 1933. 30 липня. № 164 (3476). С. 4.

⁸⁹⁸ Новий маршрут київського комунального трамвая // Більшовик. 1934. 29 липня. № 141 (389). С. 4.

⁸⁹⁹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 34–35.

⁹⁰⁰ Сталінка – Радмайдан // Більшовик. 1935. 18 січня. № 16 (532). С. 4.

⁹⁰¹ Зміна трамвайних маршрутів // Більшовик. 1935. 2 листопада. № 253 (769). С. 4.

зокрема, пущо-водицькому й святошинському⁹⁰². Нова система, очевидно, заохочувала поїздки на далекі відстані, які тепер різко подешевшали — тоді як поїздка на мінімальну відстань подорожчала в півтора раза.

Структура трамвайного підприємства в розглянутий період зазнала деяких змін. У 1920-х роках Комтрамвай був частиною Комбінату комунальних підприємств, не маючи таким чином ні фінансової, ні значною мірою організаційної самостійності. Досить зауважити, що контактна мережа трамвая була у віданні електричного підприємства — окремого від Комтрамвая. Цю незручність усунули в 1926 році передачею контактної мережі до Комтрамвая. Доцільніше, однак, було виділити трамвайне підприємство в повністю самостійну одиницю, незалежну від інших комунальних підприємств. Це й зробили в 1930 році, перетворивши його на Комунальний трамвайний трест (скорочена назва залишилася колишньою — Комтрамвай)⁹⁰³. Основний капітал тресту “Комтрамвай” на 1 січня 1932 року становив 15,629 млн рублів⁹⁰⁴.

Разом із тим, у 1934–1935 роках відбулася трансформація київського транспорту, що мала далекосяжні наслідки. Йдеться про планову (тобто не викликану війною або іншими форс-мажорними обставинами) ліквідацію трамвайних ліній — причому центральних ліній, вулицею Воровського (нинішній Хрещатик) та вулицею Леніна (Богдана Хмельницького) — та запровадження тролейбусного руху.

Перше закриття трамвайної лінії в Києві відбулося ще в ХІХ столітті — йдеться про коротку лінію Ігорівським провулком на Подолі (див. § 2.2). Друге закриття виявилось тимчасовим. У лютому 1895 року стала до ладу трамвайна лінія від нинішньої площі Толстого, Караваєвською (Толстого) та Володимирською вулицями⁹⁰⁵. 26 лютого (11 березня) 1906 року відкрилася

⁹⁰² Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1. С. 45–54.

⁹⁰³ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 110.

⁹⁰⁴ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 4941. Арк. 2.

⁹⁰⁵ Вчора на Шулявской и Б. Владимирской улицах <...> // Киевлянин. 1895. 29 января. № 29. С. 2.

нова дільниця, Нижньо-Володимирською та Жилянською, куди спрямували вагони Володимирської лінії. Трамвайний рух Караваєвською вулицею, від Володимирської до Великої Васильківської, того самого дня закрили⁹⁰⁶. Втім, рейки залишилися на місці. Згодом цю дільницю зробили частиною нової Караваєвської лінії, від Великої Васильківської до Жилянської, яка стала до ладу 17 лютого (2 березня) 1909 року⁹⁰⁷ (це та сама лінія, що її в 1923 році подовжили на Солом'янку).

Починаючи з 1918 року, рух найменш популярними лініями поступово припинявся через економічні причини. Деякі з цих ліній (Звіринецьку, Межигірську, Володимиро-Либідську, Лук'янівсько-Кирилівську, відрізок від площі Богдана Хмельницького (Софійської) до Андріївської церкви, нижню частину лінії Володимирською) не відновили. Однак їх закриття було не плановим, а вимушеним.

Причиною ж планового закриття трамвайних ліній в 1934 році став переїзд столиці УСРР з Харкова до Києва. Це викликало сплеск активності з приведення центру міста в “належний” вигляд. Саме порядком “благоустрою” центральних вулиць припинили рух трамваїв вулицями Воровського й Леніна.

Рішення це прийняли й утілили надзвичайно швидко. Відповідна постанова президії Київської міськради датована 28 липня 1934 року. Наступного дня ще однією постановою тієї самої президії ухвалили: “Затвердити вже підписану за опитом членів Президії міськради постанову в цій справі ч. 581/5913 з 28 липня”⁹⁰⁸. Затвердження постанов “опитом” в ті роки практикувалося (наприклад, саме так, опитом членів Президії ЦВК СРСР, провели горезвісну постанову “Про порядок ведення справ про підготовку або здійснення терористичних актів” від 1 грудня 1934 року, що поклала початок сталінському Великому терору) й означало, що рішення

⁹⁰⁶ Новая линия городской железной дороги // Киевлянин. 1906. 27 февраля. № 58. С. 3.

⁹⁰⁷ Открытие движения вагонов на Караваевской линии городской железной дороги // Киевлянин. 1909. 18 июня. № 166. С. 3.

⁹⁰⁸ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 6240. Арк. 20–21.

ухвалювалося фактично без обговорення — ймовірно, за вказівкою “згори”. Рух трамваїв припинили 1 серпня (через три дні після ухвалення рішення) — і це при тому, що для зміни маршрутів необхідно було влаштувати розворотне кільце навколо кварталу (Червоноармійська вулиця — бульвар Шевченка — новозбудована одноколійна лінія Пушкінською вулицею — Червоноармійська). На це кільце спрямували маршрути № 1 і 9, а маршрут № 2 перенаправили через Сінну площу й Велику Житомирську вулицю до Радянської площі (Майдану Незалежності)⁹⁰⁹.

Характерним, на нашу думку, є стислий коментар до цього зняття, опублікований у газеті від 29 липня: **“Перша колія. 40 років ця колія сполучала стару Деміївку з найстарішим Подолом. Немає старої Деміївки, є нова Сталінка, вмер старий Поділ, є Петрівка. Їх сполучають нові соціалістичні трамваї, автобуси, сполучатимуть тролейбуси. Першу лінію наполовину скасовано. З перших чисел серпня трамвайний рух на вул. Воровського припиняється”** (виділено в оригіналі). Там само констатовано, що кияни “прокинулись і з здивованням побачили” нову трамвайну лінію на Пушкінській⁹¹⁰.

Отже, трамвай з Хрещатика зняли без попереднього планування, обговорення або аналізу наслідків. Трьома роками пізніше в статті Є. Целтнера “Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Києва?”, опублікованій у журналі “Соціалістичний Київ”, йшлося: “Скоро після перенесення до Києва столиці, простим адміністративним розпорядженням, по суті без санкції міськради і без ніякої невідкладної потреби в цьому (бо в той час вуличний рух у Києві був значно менший від теперішнього, далеко не напруженого руху), б е з н і я к о ї п і д г о т о в к и трамвай був знятий з таких широких вулиць, як вулиця Воровського і Леніна, пряме сполучення центра міста з вокзалом, з густонаселеним районом вулиць Червоноармійської, Леоніда

⁹⁰⁹ Там само. Арк. 22.

⁹¹⁰ Перекриваються трамвайні маршрути міста // Більшовик. 1934. 29 липня. № 141 (389). С. 3.

Пятакова тощо, з Сталінкою — було просто ліквідоване”⁹¹¹ (розрядка в оригіналі). Цікаво, що у виданій у тому ж 1937 році книзі Іллі Ільфа і Євгена Петрова “Одноэтажная Америка” Київ згадується рівно один раз, у такому контексті: “[В Нью-Йорке] есть все виды транспорта — и несколько старомодные двухэтажные автобусы и трамваи. Вероятно, в Киеве, уничтожившем трамвайное движение на главной улице, очень удивились бы, узнав, что трамвай ходит даже по Бродвею — самой оживленной улице в мире”⁹¹². (Заради справедливості, трамвайний рух Бродвеем скасували частково в 1936 та повністю в 1947 році.)

Замість знятих трамвайних маршрутів вулицями Воровського та/або Леніна пішли чотири автобусні маршрути: № 1 Вокзал – Пл. Героїв Перекопу (Софійська), № 2 Вокзал – ВУЦВК (Маріїнський палац), № 3 кільцевий (Радянська пл. – Воровського – Червоноармійська – Толстого – Короленка (Володимирська) – Радянська пл.), № 4 (Володимирський базар – Пл. III Інтернаціоналу)⁹¹³. Але провізної здатності автобусів було вкрай мало. Місткість двовагонного трамвайного поїзда за нормою становила 124 пасажирів, практично ж у години “пік” він уміщував 190–200 пасажирів. Місткість тодішніх автобусів становила 26 пасажирів, причому перевантаження автобусів було неприпустиме⁹¹⁴. Отже, автобуси ніяк не могли бути повноцінною заміною трамваям.

Якщо в 1934 році сталася перша планова ліквідація трамвайної лінії, то наступний, 1935 рік ознаменувався появою в Києві нового виду транспорту — тролейбуса.

Перша пропозиція про побудову в Києві “безрейкового трамвая” — тобто тролейбуса — надійшла від лондонської фірми “Фінсбері” ще

⁹¹¹ Цельтнер Є. Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Києва? (порядком обговорення) // Соціалістичний Київ. 1937. № 6. С. 27.

⁹¹² Ільф І., Петров Е. Одноэтажная Америка; Письма из Америки. Москва, 2003. С. 37.

⁹¹³ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 6240. Арк. 24–25.

⁹¹⁴ Цельтнер Є. Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Києва? (порядком обговорення) // Соціалістичний Київ. 1937. № 6. С. 28.

1914 року⁹¹⁵. Світова війна не дала цим планам здійснитися. Ідея тролейбуса в Києві отримала розвиток восени 1933 року, коли цей вид транспорту став до ладу в Москві. На початку 1934 року професор Лев Грауерт, тодішній науковий консультант Київського трамвайного тресту, опублікував у журналі “Соціалістичний Київ” статтю, в якій обґрунтував переваги тролейбуса перед трамваєм (маневровість, безшумність) та автобусом (екологічність, плавність ходу). Посилаючись, зокрема, на досвід Москви, Грауерт стверджував, що Києву, майбутній столиці УРСР, необхідно “вирішити позитивно питання про застосування цього нового виду транспорту”⁹¹⁶. Однак планів щодо того, де саме збудувати в Києві тролейбусну лінію чи лінії, не сформулювали.

У березні 1935 року оголосили, що восени цього ж року буде відкрито тролейбусне сполучення від площі III Інтернаціоналу вулицями Воровського та Леніна до вокзалу⁹¹⁷. Така траса виглядала б логічно, повністю покриваючи популярний колишній трамвайний маршрут № 2. Через декілька днів оголосили, що асигновано 700 000 рублів на купівлю в Москві семи тролейбусів⁹¹⁸. Запланували побудувати тимчасове тролейбусне депо на березі Либеді біля вокзалу⁹¹⁹. Однак у серпні того ж року заступник директора трамвайного тресту Б. Левін у ще одній “програмній” статті “Перспективи тролейбусного руху в Києві”, вчергове перелічивши переваги тролейбуса перед трамваєм, додав: “Маршрути, які повинні обслуговуватися в Києві тролейбусами, остаточно ще не визначені. Тролейбусний рух має на перших порах охопити деякі основні вулиці міста, за винятком центральної артерії — вул. Воровського, яка повинна залишитись вільною так від тролейбусного, як і від трамвайного руху”⁹²⁰. Водночас, наприкінці того ж місяця в газетній

⁹¹⁵ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 187. Арк. 105.

⁹¹⁶ Грауерт Л. Поруч з трамваєм, автобусом і таксі — тролейбус // Соціалістичний Київ. 1934. № 1–2. С. 21–22.

⁹¹⁷ Тролейбус у Києві // Більшовик. 1935. 9 березня. № 56 (572). С. 4.

⁹¹⁸ Сім тролейбусів // Більшовик. 1935. 15 березня. № 61 (577). С. 4.

⁹¹⁹ Траса тролейбусів // Більшовик. 1935. 20 червня. № 140 (656). С. 4.

⁹²⁰ Левін Б. Перспективи тролейбусного руху в Києві // Соціалістичний Київ. 1935. № 7–8. С. 12–14.

замітці оголосили нову версію тролейбусної траси: площа III Інтернаціоналу — вул. Воровського (!) — Червоноармійська вул. — площа Толстого⁹²¹.

Отже, проєкт запровадження тролейбусного руху в Києві характеризується відсутністю конкретного плану. Це був проєкт “тролейбус заради тролейбуса”⁹²². Звісно, досвід організації тролейбусного руху й обслуговування рухомого складу сталися в пригоді надалі (тролейбусна мережа Києва почала інтенсивно розвиватися після Другої світової війни, особливо в 1950–60-ті роки, про що йтиметься далі). Однак про суто транспортний аспект спочатку не подбали, і внесок тролейбуса в київську транспортну мережу до війни залишався мінімальним.

У вересні 1935 року зафіксували термін відкриття тролейбусного руху — річниця Жовтневої революції, тобто 7 листопада; маршрут передбачався той самий, що й раніше: площа III Інтернаціоналу — площа Толстого⁹²³. Така траса була якоюсь мірою логічною, позаяк частково компенсувала б зняття трамвая з Хрещатика. Наприкінці вересня зняли трамвайні рейки з останньої ділянки цієї наміченої траси — відрізу Червоноармійської вулиці між Бессарабкою й площею Толстого⁹²⁴ — а разом із Пушкінської вулиці, де, таким чином, трамвайна лінія проіснувала трохи більше ніж рік. З 1 жовтня маршрут № 9 пішов вулицею Короленка й униз до Радянської площі, ставши таким чином кільцевим (Радянська площа — Сінний базар — Галицький базар (пл. Перемоги) — вул. П’ятова (Саксаганського) — вул. Короленка — Радянська площа)⁹²⁵. Незабаром цей маршрут перенумерували на А (проти годинникової стрілки) і Б (за годинниковою)⁹²⁶.

Але менш ніж за півтора місяця до пуску тролейбуса його майбутню трасу “розвернули” в буквальному сенсі на 180 градусів. Тепер новий

⁹²¹ Траса тролейбусів // Більшовик. 1935. 24 серпня. № 196 (711). С. 4.

⁹²² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 16.

⁹²³ Прибув перший тролейбус // Більшовик. 1935. 9 вересня. № 208 (724). С. 4.

⁹²⁴ Нове трамвайне кільце // Більшовик. 1935. 23 вересня. № 220 (736). С. 4.

⁹²⁵ Кільцеві маршрути // Більшовик. 1935. 29 вересня. № 225 (741). С. 4.

⁹²⁶ Схемы и списки маршрутов пассажирского транспорта. URL: <http://www.mashke.org/kiytram/history/schemes/>

транспорт мав піти від площі Толстого не вгору, а вниз, до заводу імені Домбала⁹²⁷. Там само, біля заводу, збудували тролейбусне депо (згодом депо № 1; у 2008 році перенесено на житловий масив Теремки). Саме вибором місця для депо, ймовірно, був обумовлений остаточний вибір траси маршруту. Однак ця траса не покривала жодної ділянки знятих трамвайних ліній, сама ж покривалася трамваєм на 100 %. Трамвайний трест почав був “опрацьовувати питання” про перенесення трамвайної лінії з Червоноармійської на сусідню Пролетарську вулицю (нині Антоновича)⁹²⁸, але це не здійснили (лінію цю закрили в 1948 році).

У ніч на 3 листопада відбувся пробний рейс, а 5 листопада 1935 року о 17-й годині урочисто відкрили тролейбусний рух у Києві. На маршрут вийшло чотири тролейбуси. Шлях від колишнього заводу імені Домбала, який саме напередодні свят “по ініціативі робітників, службовців і громадських організацій” перейменували на завод імені Дзержинського⁹²⁹ (сам же Томаш Домбаль був заарештований наприкінці 1936 року й розстріляний у 1937-му), до площі Толстого, із п’ятьма проміжними зупинками, займав 10 хвилин. Проїзд в один кінець коштував 25 копійок. Примітно, що, як і 1891 року на кінці, і 1892 року на електричному трамваї, з першого ж дня роботи нового транспорту з’явилися “вболівальники”, які здійснювали поїздки не заради переміщення з однієї точки в іншу, а щоб прокотитися, як на своєрідному атракціоні⁹³⁰.

Тут-таки озвучили амбітні плани розвитку тролейбусного руху. У найближчі роки передбачали довести кількість трамвайних, тролейбусних та автобусних маршрутів до 31, 12 і понад 40, відповідно, з рухомим складом близько 1000 трамваїв, 180 тролейбусів і 500 автобусів⁹³¹. У реальності тролейбусний маршрут подовжили до вокзалу (вулицею Леніна й бульваром

⁹²⁷ Тролейбусна траса // Більшовик. 1935. 30 вересня. № 226 (742). С. 4.

⁹²⁸ Нові трамвайні маршрути // Більшовик. 1935. 12 жовтня. № 236 (752). С. 4.

⁹²⁹ Трамвайному заводі — ім’я Ф. Е. Дзержинського // Комуніст. 1935. 3 листопада. № 254 (4927). С. 4.

⁹³⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 18–19.

⁹³¹ Пояснювальна записка до Генерального плану реконструкції м. Києва. Київ, 1936. С. 64.

Шевченка, як це передбачалося першим проєктом) 2 червня 1936 року. Характерна деталь: між першим пробним рейсом новою лінією й першим рейсом нею ж із пасажирами минула одна година (!). Другий огляд траси здійснили вже після відкриття пасажирського руху. Третя черга, Хрещатиком від вулиці Леніна до площі III Інтернаціоналу, стала до ладу 5 жовтня 1937 року. Тоді вперше з'явилася тролейбусна маршрутна мережа: № 1 (завод Дзержинського — вокзал), № 2 (вокзал — площа III Інтернаціоналу), № 3 (завод Дзержинського — площа III Інтернаціоналу). У такому вигляді тролейбусна мережа проіснувала до вересня 1941 року (з 18 вересня 1940 року працював також маршрут № 4, площа III Інтернаціоналу — площа Толстого)⁹³².

Що ж до трамвая, його зняття з Хрещатика та вулиці Леніна мало стати лише початком трансформації трамвайної системи міста. Суть цієї трансформації — звільнення центра від трамвайних колій та концентрація трамвая на близькій і далекій периферії. Лев Грауерт детально описав цей план у статті “Майбутнє київського трамвая. Нові завдання, нові магістралі” влітку 1934 року. Планувалося розвинути вузлові трамвайні пункти (за сучасною термінологією — “хаби”), насамперед Червону площу, а також утворити ряд нових, зокрема, на Бессарабці, Лук’янівці, Печерську. Трамваї від цих вузлових пунктів мали йти на периферію, але не в центр. Транспорт центральних вулиць мали стати тролейбуси й автобуси. Разом із тим, плани розвитку трамвая на периферії були дуже амбітними. Трамвай мав сягати не тільки околиць Києва, а й передмість: Бучі, Гостомеля, Вишгорода, Ірпеня, Василькова, Хотова, Віти-Литовської тощо. До передмість, за Грауертом, мав ходити “скоросний” (швидкісний) трамвай. Імовірно за все, це перша за хронологією згадка про ідею швидкісного трамвая в Києві. З технічної точки зору, йшлося про дещо подібне до сучасного “трам-трейна”, наявного в деяких містах Західної Європи: поза містом “умови технічної експлуатації можуть

⁹³² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 26–27.

бути до деякої міри близькі до електричних залізниць” (зокрема, напруга в контактній мережі 1000–1500 вольтів, експлуатаційна швидкість 30–40 км/год), тоді як у межах міста той самий рухомий склад мав поводитись як звичайний міський трамвай (напруга 550 вольтів, експлуатаційна швидкість 15–18 км/год)⁹³³.

До 1937 року київське архітектурно-планувальне управління розробило план реконструкції Києва, в якому повторювалась ідея позбавлення центру від трамвайних ліній. Конкретно, трамваї мали закінчуватись на площі III Інтернаціоналу на півночі, Бессарабці на півдні, Галицькій площі (площа Перемоги) на заході, Сінній площі на північному заході; вся частина міста між цими пунктами мала бути звільнена від трамвая. Зокрема, на 1939–1940 роки запланували ліквідувати трамвай на площі Калініна, вулицях Горвіца (Великій Житомирській), Малій Житомирській, Паризької Комуни (Михайлівській) та Короленка: тут трамвайні лінії заважали запланованій реконструкції Урядової (Михайлівської) площі, де мав постати новий урядовий центр⁹³⁴.

Цю трансформацію тоді не здійснили. Плани експансії трамвая на периферію, зрозуміло, виявились набагато амбітнішими, ніж можливості. У реальності, як уже згадувалось, збудували лише дві лінії, на Саперну Слобідку та ДВРЗ. До системної ліквідації трамвая в центрі тоді також справа не дійшла. Замінити трамвайний рух до площі Калініна тролейбусним та автобусним на тому етапі було неможливо — не вистачило б провізної здатності останніх⁹³⁵. Згодом і від ідеї урядового центру на Радянській площі відмовились (натомість будівлі органів влади постали на Липках). Сталася лише одна зміна, через будівництво єдиної частини запланованого урядового центру, яку встигли створити (нинішня будівля Міністерства закордонних справ). 10 березня 1936 року трамвайний маршрут № 8 скоротили: замість

⁹³³ Грауерт Л. Майбутнє київського трамваю. Нові завдання, нові магістралі // Соціалістичний Київ. 1934. № 7–8. С. 16–17.

⁹³⁴ Анисимов А. Геростратов замысел. Киев, 2004. С. 132–135.

⁹³⁵ Цельтнер Є. Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Києва? (порядком обговорення) // Соціалістичний Київ. 1937. № 6. С. 28.

верхньої станції фунікулера його кінцевою стала Радянська площа. Тим самим погіршився зв'язок трамвая з верхньою станцією фунікулера (який до революції становив єдиний з трамваєм маршрут). Щоправда, незабаром цю лінію подовжили вулицею Жертв Революції (Трьохсвятительською) до Володимирської гірки⁹³⁶, однак після війни її, навпаки, вкоротили до площі Богдана Хмельницького (Софійської).

У розповіді про події 1930-х років не можна пройти повз специфічну рису цього періоду. Саме на другу половину цього десятиліття припав пік Великого терору, або сталінських репресій в СРСР. Ще в попередньому десятилітті відбулися відомі процеси у справах про шкідництво й саботаж у промисловості — Шахтинська справа (1928), процес Промпартії (1930). Після вбивства Кірова наприкінці 1934 року масштаби репресій різко зросли, і тепер “ворогів народу” мали шукати буквально скрізь. Київський міський транспорт не став винятком. Директор київського трамвайного тресту Ісай Шполянський був заарештований 9 листопада 1936 року за звинуваченням у контрреволюційній діяльності. 27 лютого 1937 року він, разом з іще 55-ма киянами, потрапив до “Списка лиц, подлежащих суду Военной коллегии Верховного суда Союза ССР” (один з т. зв. “сталінських списків”) за 1-ю категорією (що означало розстрільний вирок)⁹³⁷. Того самого числа в київській газеті “Більшовик” була опублікована стаття “Не помилки, а шкідництво. Ліквідувати наслідки ворожих дій на київському трамваї”, в якій констатовалося: “Керівником трамвайного господарства в Києві досить довгий час був викритий недавно ворог народу троцькіст Шполянський. Трамвай добре відчув його шкідницьку руку”⁹³⁸ й наводилися детальні “докази” того, що всі проблеми київського трамвайного господарства останнього часу буцімто були результатом шкідництва. Шполянський був засуджений

⁹³⁶ Зміна трамвайного маршруту № 8 // Більшовик. 1936. 9 березня. № 56 (874). С. 3.

⁹³⁷ Архив Президента Российской Федерации. Ф. 3. Оп. 24. Д. 409. Л. 11. [Копія: АП РФ, оп. 24, дело 409, лист 11 // Сталинские списки. URL: <http://stalin.memo.ru/spiski/pg01011.htm>]

⁹³⁸ Не помилки, а шкідництво. Ліквідувати наслідки ворожих дій на київському трамваї // Більшовик. 1937. 27 лютого. № 47 (1169). С. 2.

Військовою колегією Верховного суду 10 березня 1937 року й розстріляний у той самий день⁹³⁹. Вищезгаданого Льва Грауерта оголосили “вірним помічником троцькіста Шполянського” (йому в провину поставили, зокрема, закриття на довгий термін фунікулера нібито без причини). У той час такого звинувачення було цілком досить для арешту й подальшого смертного вироку. Однак Грауерта лише звільнили з роботи. (Восени 1941 року, незабаром після заняття Києва німецькими військами, його як “фольксдойче” знову призначили головним інженером трамвая⁹⁴⁰.)

Подання проблем та аварій на трамваї як результату шкідництва на цьому не закінчилося. На початку травня 1937 року сталася аварія на розі вулиці Свердлова та Хрещатика: вагон із несправними гальмами мимоволі зрушив із місця, зійшов з рейок і викотився на Хрещатик. “Обставини свідчать, що тут діяла рука ворога, — стверджувалося в замітці в тій самій газеті “Більшовик”. — Слідство повинно встановити, хто організував цю аварію <...> Цілком очевидно, що рештки шполянщини ще діють у трамвайному тресті”⁹⁴¹. У липні того самого року якийсь член будівельної секції міськради порушив питання “ликвідації старого вредительського акта руководства трамвайного треста, <...> вызывающего <...> глубокое возмущение и негодование трудящихся”. Йшлося про... відсутність достатньої кількості зупинок на трамвайній лінії по вулиці Артема⁹⁴². У вересні 1938 року на засіданні президії міськради її голова Микола Пашко заявив: “Враги народа крепко постарались, чтобы развалить трамвайное хозяйство”⁹⁴³.

Лише через деякий час заяви про “шкідництво” зійшли нанівець. У лютому 1939 року у відомчій газеті “Київський трамвайник” проаналізували “людський фактор” — неухважність вагоноводів, порушення інструкцій — що призвів до ряду аварій, але не згадали про диверсії, шкідництво і т. ін.

⁹³⁹ ГДА СБУ. Ф. 6. Спр. 46748-ФП. Арк. 114–115.

⁹⁴⁰ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 2.

⁹⁴¹ Знайти винуватців аварії // Більшовик. 1937. 3 травня. № 100 (1222). С. 4.

⁹⁴² ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 10351. Арк. 24.

⁹⁴³ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 10734. Арк. 18.

17 серпня 1939 року на трамвайному маршруті № 18, на крутому ухилі Круглоуніверситетської вулиці, сталася велика катастрофа з людськими жертвами. Причиною стала неуважність вагоновода, який вийшов із вагона, аби порозумітися з візником, що розбив скло в трамваї, та забув затиснути механічне гальмо. Через те, що вагон стояв на місці, пневматичне гальмо незабаром перестало діяти, і трамвай покотився під ухил. Внизу, на розі Басейної вулиці, він зійшов з рейок і впав на бік⁹⁴⁴. У листопаді відбувся суд над винуватцями катастрофи: вагоноводом, головним інженером трамвайного парку імені Леніна та головним інженером служби колії трамвайного тресту⁹⁴⁵. Перших двох засудили на три роки позбавлення волі кожен, останнього — на рік умовно⁹⁴⁶. У повідомленнях про саму катастрофу й про судовий процес знову-таки не згадується яке б то не було шкідництво.

Підсумкові показники розвитку київського електротранспорту за довоєнний період такі. У першій половині 1941 року трамваї обслуговували 31 маршрут загальною протяжністю 188,7 кілометра. На них виходило близько 200 моторних і 150 причіпних вагонів, які перевозили 750–800 тисяч пасажирів на день, що при середньому тарифі 14,6 копійки (15 коп. для цивільних осіб і 5 коп. для військовослужбовців) давало 110–117 тис. рублів виторгу. Трамвайне підприємство, як і весь час до того, за винятком кризових років, було прибутковим; за 1941 рік (в умовах мирного часу) очікувалося близько 10 млн рублів чистого прибутку⁹⁴⁷. Роль тролейбуса була набагато меншою. Три тролейбусних маршрути обслуговувалися 32-ма машинами; у 1938 році тролейбус перевіз 13,8 млн пасажирів (трамвай — 268,8 млн, автобус — 3,9 млн)⁹⁴⁸.

⁹⁴⁴ Трамвайная трагедия на Бессарабке // Киевские ведомости. 1939. 16 декабря. № 235 (808). С. 15.

⁹⁴⁵ Суд над винуватцями трамвайної катастрофи // Пролетарська правда. 1939. 22 листопада. № 267 (5373). С. 4.

⁹⁴⁶ Суд над винуватцями трамвайної катастрофи // Пролетарська правда. 1939. 24 листопада. № 269 (5375). С. 4.

⁹⁴⁷ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 5.

⁹⁴⁸ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 10829. Арк. 115зв.

Отже, період з другої половини 1920-х по 1941 рік характеризується перш за все **другою трансформацією** київського транспорту — а саме, його диверсифікацією. Автобусний рух, який (повторно, після невдалого експерименту 1913–1914 років) запровадили 1925 року, набув певного розвитку, а 1935 року в Києві вперше з'явився тролейбус. Так само як і у випадку з автобусом, навіть напередодні відкриття тролейбуса існувало лише загальне уявлення про майбутню роль цього транспорту в місті (тролейбус і автобус мали обслуговувати центральну частину міста), але конкретного плану не було. До початку війни запровадили три тролейбусних маршрути, що попарно зв'язали між собою три пункти (площу III Інтернаціоналу й завод імені Дзержинського, у транспортному коридорі північ-південь, та залізничний вокзал). Роль тролейбуса, як і автобуса, у транспортній структурі міста в довоєнні роки залишалася мінімальною. Попри це, монополія трамвая закінчилась, і було закладено основу для подальшого перерозподілу пасажиропотоків між різними видами транспорту.

Плани щодо такого перерозподілу були досить радикальними, але реалізовано було набагато менше, ніж заплановано. Планували ліквідувати більшу частину трамвайних ліній у центрі міста, замінивши їх на тролейбус і автобус, натомість інтенсивно розвивати трамвайний рух на периферії й у передмістях. На практиці лише зняли дві центральні трамвайні лінії та коротку ділянку третьої. Проте концепція “звільнення” центру від трамвая, що її буде втілено в життя в подальші роки, народилася саме тоді. Нові лінії також збудували в незначному обсязі. Розмір трамвайної мережі в 1930-і роки збільшувався повільно (істотно повільніше, ніж до революції), пасажиропотік зростав значно швидше. Позитивною тенденцією було поповнення рухомого складу, причому здебільшого вагонами власного, київського виробництва.

Зрештою, як і в багатьох інших сферах життя, на міському транспорті друга половина 1930-х років стала періодом “викриття ворогів народу”. Проте, окрім арештів уявних ворогів та списування на “диверсії” реальних проблем у

транспортній сфері, які насправді, звичайно, мали іншу природу, жодних інших конкретних наслідків ця кампанія не мала.

3.4. Функціонування трамвая в період нацистської окупації

Напад нацистської Німеччини на Радянський Союз 22 червня 1941 року спричинив істотні зміни в житті міст, що опинилися в прифронтовій смузі. У Києві міський транспорт продовжував функціонувати до 18 вересня (дня, коли радянські війська залишили місто). Протягом цих трьох місяців випуск трамвайних вагонів упав, у порівнянні з мирним часом, приблизно на чверть (150 моторних та 110 причіпних вагонів проти 200 та 150, відповідно), тоді як пасажиропотік зменшився приблизно вдвічі (400 тисяч пасажирів на день замість 750–800 тисяч). Відповідно, приблизно вдвічі впав виторг, і підприємство з прибуткового перетворилось на збиткове (близько 800 тис. рублів збитку щомісяця)⁹⁴⁹.

Однією з рис життя Києва за нових умов стала шпигуноманія, що різко підсилилась. За спогадами Дмитра Малакова, на трамваях та тролейбусах замальовали маршрутні таблички. Малося на увазі, що якщо хтось почне розпитувати місцевих жителів про маршрут транспортного засобу — він, напевне, є шпигуном і підлягає арешту⁹⁵⁰.

Попри бадьорі заяви про те, що “Київ ніколи не буде здано ворогу”, радянська влада вже в перший місяць війни почала вживати заходів з евакуації міста. Серед промислових підприємств, що евакуювали на схід, був трамвайний завод імені Дзержинського. За два з половиною місяці вивезли близько 60 відсотків верстатів та іншого обладнання заводу, загальною вартістю близько 545 тис. рублів. Спроба вивезти частину трамвайних вагонів не вдалася, тому що була зроблена запізно, коли залізниці на схід уже були

⁹⁴⁹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 5.

⁹⁵⁰ Інтерв'ю автора з Д. В. Малаковим, 27 липня 2008.

перерізані німецькими військами. В останні дні перед залишенням Києва за наказом і під контролем НКВС робітники трамвайних парків і заводу приводили в непридатність обладнання, яке неможливо було евакуювати⁹⁵¹. (Уже після відновлення роботи трамвая нова влада стверджувала, буцімто деякі “найбільш свідомі” робітники заховали частину устаткування від перевіряльників, що контролювали процес знищення, і тим врятували його⁹⁵². Оцінити правдивість цього твердження, звичайно, важко.) Вивели з ладу тягові підстанції, пошкодили кабелі електроживлення, зруйнували контактну мережу в багатьох місцях. Мости, якими ходили трамваї — Ланцюговий через Дніпро, Русанівський через Десенку, Ковельський і Гаванський через залізницю на Брест-Литовському шосе — підірвали. Окрім того, з київських електростанцій основне обладнання вивезли, решту пошкодили або спалили; демонтували та вивезли високовольтну повітряну мережу⁹⁵³. Отже, робота електротранспорту припинилася. Частина трамваїв і тролейбусів завмерла прямо посеред вулиць, у тих місцях, де їх застигло вимкнення струму. (Пізніше цьому знайшли пояснення в кращих пропагандистських традиціях: мовляв, працівники спеціально вивели вагони до міста, аби врятувати їх від знищення більшовиками. Після зайняття Києва німецькими військами, писав кореспондент газети “Нове українське слово”, “кияни здивовано спостерігали, як трамвайники вручну пересували вагони в парк”⁹⁵⁴. Враховуючи, що рельєф в околицях колишнього Лук’янівського парку, про який тут ідеться, аж ніяк не плоский, повірити в правдивість цього повідомлення важко.) Київ залишився без електротранспорту.

Роботи з відновлення трамвайного підприємства офіційно почалися 22 вересня, на четвертий день по зайнятті Києва німецькою армією. 28 вересня поновили діяльність трамвайно-тролейбусного управління, керівництво якого

⁹⁵¹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.11. Арк. 14–15.

⁹⁵² В трамвайному парку // Нове українське слово. 1941. 30 грудня. № 14. С. 4.

⁹⁵³ Форостівський Л. Київ під ворожими окупаціями. Буенос-Айрес, 1952. С. 25.

⁹⁵⁴ В трамвайному парку // Нове українське слово. 1941. 30 грудня. № 14. С. 4.

призначили в той же день, причому заднім числом, з 21 вересня. Керівником управління став Ю. Голушко, якого згодом змінив “фольксдойче” Лев Грауерт⁹⁵⁵.

Спочатку передбачали 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 жовтня⁹⁵⁶. Це так і не реалізували. Тролейбусну контактну мережу демонтували заради кольорового металу⁹⁵⁷. У документах позмінно зустрічаються назви “трамвайне управління” та “трамвайно-тролейбусне управління” — що, ймовірно, свідчить про зміну планів стосовно тролейбусів. Про долю київських автобусів і про пасажирський автобусний рух під час окупації інформація відсутня. Можна припустити, що машини реквізували для військових потреб — не виключено, ще до здачі Києва — а через дефіцит палива питання про пасажирський рух, напевно, навіть не ставилося. Таким чином, міський транспорт в окупованому Києві був представлений трамваєм і фунікулером.

На початку жовтня трамвайне господарство перебувало в стані, що допускав відновлення руху на центральних маршрутах⁹⁵⁸. Знову ввели в експлуатацію тягові підстанції та частково відновили Головні трамвайні майстерні (як став називатися 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 й на інші більш важливі, ніж трамвай, цілі⁹⁵⁹. У першій половині жовтня керівництво трамвайно-тролейбусного управління звернулося до міського голови Олександра Оглобина, перелічивши технічні проблеми, у

⁹⁵⁵ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.2. Арк. 2.

⁹⁵⁶ Незабаром відновиться тролейбусний рух // Українське слово. 1941. 22 жовтня. № 37. С. 4.

⁹⁵⁷ Феттіх Н. Київський щоденник 3.XII.1941 – 19.I.1942. Київ, 2004. С. 51.

⁹⁵⁸ Машкевич С. В. Общественный транспорт Киева в годы немецкой оккупации (1941–1943) // Київ і кияни : Матеріали щорічної науково-практичної конференції. Київ, 2010. С. 183.

⁹⁵⁹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.11. Арк. 16–17.

вирішенні яких підприємство потребувало допомоги, і вказавши, що, як тільки буде подано струм, можна буде вивести на лінію 150 вагонів. Оглоблин передав звернення за інстанцією — німецькому штадткомісару Муссу⁹⁶⁰.

Не пізніше 8 жовтня почав працювати фунікулер. Станом на початок другої декади жовтня ходили вантажні трамваї та проводилися випробування ліній. Пасажирський рух відкрився через місяць після зупинки, 18 жовтня 1941 року⁹⁶¹. 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 постачі палива й відповідно виробництва електроенергії, кількість вагонів на наявних маршрутах зростала, і відкривалися нові лінії. У Додатку Ж перераховано маршрути, які відкривалися восени-взимку 1941 року, з датами їх відкриття. Існують також відомості про те, що 8 листопада маршрути № 1 і 9 подовжили від Ділової вулиці до їхньої старої кінцевої на Либеді⁹⁶², і що в другій половині грудня маршрут № 3 ходив до Лаври⁹⁶³.

Станом на середину листопада середній денний пасажиропотік на всіх лініях виріс до 104 тисяч⁹⁶⁴, тобто приблизно до $\frac{1}{4}$ від своєї величини в передокупаційний воєнний час або $\frac{1}{8}$ величини в першій половині 1941 року. Зміну пасажиропотоку, звісно, треба співвідносити зі зміною населення міста. У середині 1941 року населення Києва становило близько 930 тисяч, на момент зайняття його німецькою армією — близько 400 тисяч⁹⁶⁵, у квітні 1942 року — приблизно 352 тисячі⁹⁶⁶. Отже, якщо перед війною на одного мешканця припадало близько 0,8–1 поїздки трамваєм на день, то восени 1941 року — приблизно 0,25 поїздки на день. Трамвай, таким чином, і близько не повернувся до довоєнного рівня, але відігравав помітну роль у житті міста.

⁹⁶⁰ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр.246. Арк. 22–24.

⁹⁶¹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.2. Арк. 8.

⁹⁶² На міській залізниці // Українське слово. 1941. 14 листопада. № 57. С. 4.

⁹⁶³ Феттіх Н. Київський щоденник 3.XII.1941 – 19.I.1942. Київ, 2004. С. 51.

⁹⁶⁴ На міській залізниці // Українське слово. 1941. 14 листопада. № 57. С. 4.

⁹⁶⁵ Круглов А. Трагедія Баб'яго Яра в німецьких документах. Днепропетровск, 2011. С. 6.

⁹⁶⁶ ДАКО. Ф. Р-2356. Оп. 15. Спр. 18а. Арк. 19.

На 1 січня 1942 року в місті діяло 14 трамвайних маршрутів загальною довжиною близько 70 км, якими ходило в середньому 97 вагонів у двовісному обчисленні (рахуючи 4-вісний вагон за 1,75). Від моменту відновлення руху й до кінця 1941 року, тобто за 75 днів, ці вагони пройшли загалом 773 000 кілометрів і перевезли 7,708 млн пасажирів⁹⁶⁷ — знов-таки, у середньому трохи більш як 100 тис. на день.

Чого міг очікувати потенційний пасажир трамвая за тих умов?

Зі свідчень очевидців чітко випливає (абсолютно не дивний) висновок про те, що трамвай працював далеко не ідеально. Згадували, що вагони ходили рідко. На невеликі відстані, як правило, швидше було ходити пішки⁹⁶⁸ — але й дістатися центру з околиць бувало легше на своїх двох. На другий рік окупації, у лютому 1943 року, майбутній дитячий письменник Володимир Виговський записав у щоденнику: “Я в Києві, в Святошино, на 4-ій просіці. В місто йду пішки, бо трамваї ходять погано”⁹⁶⁹. Сталого розкладу, судячи з усього, не було. На кінцевих зупинках шикувалися черги на посадку; коли місця заповнювалися, вагон рушав. Перші трамваї виходили з депо о 6:30 (струм вмикали годинаю раніше); останні заходили до депо після закінчення руху о 17:00, і через півгодини вимикався струм⁹⁷⁰ (а о 18:00 починалася комендантська година). Технічний стан деяких вагонів залишав бажати на краще. “Гальма, електроприлади та інше обладнання трамвая 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 й користувався трамваем для поїздок туди з центру й назад⁹⁷¹. Ще один характерний пасаж передає враження пересічного пасажира київського трамвая того часу: “Вечером ідемо із знайомим розгрітаним, заржавілим та

⁹⁶⁷ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 254. Арк. 2–2зв.

⁹⁶⁸ Хорошунова И. Первый год войны. Киевские записки // <http://www.judaica.kiev.ua/eg9/eg910.htm>

⁹⁶⁹ Фонди Національного музею історії України у Другій світовій війні. КП-24203/3, Л-2121/3.

⁹⁷⁰ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 12.

⁹⁷¹ Феттіх Н. Київський щоденник 3.XII.1941 – 19.I.1942. Київ, 2004. С. 51.

немилосердно скиглячим трамваєм через Львівську, Поділ, Кирилівського до передмістя Куренівка, де маю відвідати дитячий будинок <...>. Доїздимо до останньої зупинки 11-ки. Тут же трамвай закручує та вже більше до міста не вертається”⁹⁷² (вочевидь, мається на увазі, що трамвай розвернувся на Петропавлівській площі, кінцевій зупинці тодішнього 11-го маршруту, та попрямував до Куренівського парку, розташованого трохи ближче до центру).

Отже, трамвай у той час не можна було назвати надійним засобом сполучення. Але він, як і за радянської влади, залишався відносно дешевим. Ще до відновлення пасажирського руху, 7 жовтня 1941 року, постановою Київської міської управи встановили трамвайний тариф трохи вище радянського: 20 копійок (замість 15) за проїзд однієї дільниці трамваєм і за одну поїздку фунікулером, 45 копійок за провезення одного місця багажу по одній дільниці⁹⁷³. Однак у вже згадуваному зверненні дирекції трамвая до Оглоблина зазначалося, 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 дільницю. Міська влада погодилась із цим; по відкритті руху, 18 жовтня, запровадили тимчасовий трамвайний тариф — 30 копійок за одну дільницю з пасажира і 1 карбованець за перевезення одного місця багажу⁹⁷⁴. 15 листопада тариф підвищили до 50 копійок за дільницю (плата за багаж не змінилася)⁹⁷⁵. Для порівняння наведемо зарплати співробітників Київського університету згідно зі штатним розкладом: ректор — 2000 карбованців на місяць, декан факультету — 1500, професор — 1200, асистент — 700, лаборант — 400, охоронець, двірник чи прибиральниця — 200⁹⁷⁶. У порівнянні ж із цінами на продукти проїзд на трамваї був мало не безкоштовним. Улітку 1942 року кілограм хліба на базарі коштував 100 карбованців, літр молока —

⁹⁷² ЦДАВО. Ф. 3833. Оп. 3. Спр. 16. Арк. 178–178зв.

⁹⁷³ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 8.

⁹⁷⁴ Там само. Арк. 10.

⁹⁷⁵ Там само. Арк. 22.

⁹⁷⁶ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 23. Арк. 33–34.

40, кілограм свинини — 200, свинячого сала або вершкового масла — 650, пуд борошна — 1700⁹⁷⁷. Отже, проїзд у трамваї не складав істотної частки витрат у бюджеті пересічного киянина. До того ж, були й, за сучасною термінологією, “пільгові категорії” пасажирів. Колишній командир охоронної команди київської поліції Сергій Орлов переповідав на допиті: “Нам разрешался бесплатный проезд на трамваях”⁹⁷⁸. Окрім українських поліцейських, право безкоштовного проїзду трамваєм мали німецькі офіцери та солдати, а також члени міської управи⁹⁷⁹. Застосовувалася також стандартна практика надання права безкоштовного проїзду трамвайним службовцям (в архівах та приватних колекціях збереглися іменні службові квитки, надруковані німецькою та українською мовами).

За таких тарифів трамвайному підприємству вдалося стати, як і до війни, прибутковим. Пасажирський рух за два з невеликим місяці 1941 року приніс 3,451 млн карбованців доходу при 2,668 млн витрат, давши таким чином прибуток у 733 тис. крб.⁹⁸⁰ Здавалося б, існувала можливість подальшого розвитку трамвайного сполучення — але сталося рівно навпаки. Основною проблемою, як і в перші місяці окупації, виявилась енергетична криза. “Трамвай уже на початку січня 42 р. має припинити рух, так як наявного вугілля вистачить тільки для часткового забезпечення міста до 31.3.42 електричним струмом”, — ішлося в донесенні поліції безпеки й СД про становище в Київському генеральному окрузі за лютий 1942 року⁹⁸¹. Дійсно, 21 січня 1942 року пасажирські перевезення припинилися, офіційно через брак палива на електростанціях і відповідно неможливість виробляти достатню кількість електроенергії⁹⁸². Трамвай став виконувати дві основні функції: транспортування вантажів і так звані спеціальні перевезення, тобто

⁹⁷⁷ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 28. Арк. 19.

⁹⁷⁸ ГДА СБУ. Ф. 5. Спр. 66434. Арк. 23.

⁹⁷⁹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 12зв.

⁹⁸⁰ ДАКО. Ф. Р-2412. Оп. 2. Спр. 254. Арк. 2зв.

⁹⁸¹ ЦДАВО. Ф. 3676. Оп. 4. Спр. 474. Арк. 344.

⁹⁸² ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 18.

транспортування робітників до підприємств (уранці) і назад (увечері), а також перевезення німецьких військових і працівників установ. Вагони, як правило, вирушали за розкладом і ходили фіксованими маршрутами, зокрема: вулиця Кірова — бульвар Шевченка; Бессарабка — Грушки; Галицька площа — Печерськ; Софіївська площа — Солом'янка; Поділ — Либідь⁹⁸³. Колишнім пасажирам тепер довелося ходити пішки на будь-які відстані: “<...> з таких передмість як Звіринець, чи Куренівське приходилося йти часами тільки понад дві години, бо вулиці були завалені снігами[,] а трамваї взагалі не курсували[,] тільки їздили вантажні вагони для перевозу всяких матеріалів”, — пригадував очевидець, маючи на увазі зиму 1942 року⁹⁸⁴.

У травні того ж року, як свідчив очевидець, “работает трамвай, но только утром и вечером, работает фуникулер”⁹⁸⁵. Ішлося, напевне, про спеціальні перевезення: пасажирський рух офіційно поновили лише 1 червня, як “подарунок” киянам до 50-річного ювілею трамвая. Як і при першій спробі, відкрили 6 маршрутів (цього разу № 1, 9, 11, 12, 16, 20). Тепер перші вагони виходили з парку о 5-й годині, останні заходили о 20-й. Пасажирський тариф став удвічі більшим за колишній: 1 крб. за одну дільницю з пасажира, 2 крб. за дільницю за провезення громіздкого багажу⁹⁸⁶. Збереглися також відомості про роботу маршрутів № 3, 4, 7 у тому ж місяці. “Без трамваїв було дуже тяжко передусім у зимі діставатися з одної його [міста — С. М.] частини до другої. На радість киянам почали в другій половині червня їздити трамваї”, — коментував свідок, Юрій Таркович⁹⁸⁷. Однак радість ця була недовгою. З 10 липня пасажирський рух знову “тимчасово” припинився (хоча існує свідчення Уласа Самчука про поїздку пасажирським трамваєм Брест-Литовським проспектом 14 липня⁹⁸⁸). Не допомогло те, що трамвай, як і

⁹⁸³ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 42.

⁹⁸⁴ ЦДАВО. Ф. 3833. Оп. 3. Спр. 15. Арк. 52.

⁹⁸⁵ ГДА СБУ. Ф. 5. Спр. 65175. Арк. 158зв.

⁹⁸⁶ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 4. Арк. 158–160.

⁹⁸⁷ ЦДАВО. Ф. 3833. Оп. 3. Спр. 17. Арк. 13–14.

⁹⁸⁸ Самчук У. На коні вороному. Вінніпег, 1990. С. 203–205.

півроком раніше, давав помітний прибуток (пасажирський рух, включно з фунікулером, і спеціальні перевезення принесли 8,711 млн крб., при експлуатаційних витратах в 4,841 млн; середній денний пасажиропотік за 40 днів фактичної роботи становив трохи менше 70 тисяч⁹⁸⁹).

Вантажний рух та спеціальні перевезення, однак, тривали в другій половині 1942 року, що підтверджується як документами, так і споминами. “Київ енергійно готується до зими. <...> В передміських околицях управа також визначила лісові ділянки, де бажаючі можуть на зиму заготовити паливо. Тепер міські трамваї те й роблять, що розвозять населенню заготовлені в той спосіб дрова”, — зазначав свідок у жовтні⁹⁹⁰. “Трамвай в г. Києве функционирует частично, а именно перевозятся только грузы и рабочие на работу и с работы”, — йшлося в розвідувальному повідомленні в грудні того ж року⁹⁹¹. Варто зазначити, що робітники вантажних трамваїв регулярно “підробляли” приватним візництвом⁹⁹². Офіційно це було заборонено, і влада час від часу вдавалася до санкцій: винних вагоноводів переводили на важкі роботи до служби шляхів⁹⁹³ або попереджували про звільнення в разі повторення⁹⁹⁴. Проте попит народжував пропозицію. Як пригадував Анатолій Кузнецов, біля Куренівського депо часто стояв натовп, очікуючи на випадковий трамвай. Вагон виїжджав із депо, люди встрибували на платформи, вагоновод збирав гроші й віз на Поділ або до Пущі-Водиці⁹⁹⁵.

Імовірно, весь цей час продовжував перевозити пасажирів фунікулер. Місто могло дозволити собі не припиняти його роботу, тому що він споживав дуже мало електроенергії. 12 травня 1942 року, у зв’язку зі скороченням комендантської години — вуличний рух тепер було дозволено до 21:00 —

⁹⁸⁹ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 39–42.

⁹⁹⁰ ЦДАВО. Ф. 3833. Оп. 3. Спр. 19. Арк. 37зв-38.

⁹⁹¹ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 22. Спр. 123. Арк. 31–32.

⁹⁹² ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 10. Арк. 9.

⁹⁹³ Там само. Арк. 39.

⁹⁹⁴ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 8. Арк. 44.

⁹⁹⁵ Кузнецов А. Бабий Яр. Киев, 2008. С. 131.

роботу фунікулера подовжили до 20:00⁹⁹⁶. 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 Форостівського⁹⁹⁷. (У документі датою запровадження нового тарифу названо 1 лютого; можливо, це помилка, і йдеться про 1 березня.) За 1942/43 фінансовий рік (з квітня 1942 по березень 1943 року) фунікулер перевіз 1,050 млн пасажирів, тобто в середньому близько 2900 на день; це було майже вдвічі більше від запланованого. За останній день цього періоду, 31 березня 1943 року, касова виручка фунікулера склала 1100 карбованців, що відповідало приблизно 2500 пасажирів⁹⁹⁸. Провалилися регулярні випробування механізмів фунікулера на міцність: вагон завантажували баластом вагою 8 тонн (удвічі більше за розрахункове навантаження в 4 тонни, яке відповідало вазі 60 пасажирів) та відчіпляли канат. Автоматичні гальма захоплювали рейки, і вагон зупинявся⁹⁹⁹.

Останні відомості про регулярні перевезення пасажирів у період окупації, що дійшли до нас, стосуються літа 1943 року. Приблизно наприкінці червня відновили рух за маршрутом Поділ — Пуща-Водиця¹⁰⁰⁰. Від 24 серпня шість тривагонних поїздів, що перевозили лісоматеріали для німецької організації "Eisenbahn Pionier", виходили з Куренівського парку з 15-хвилинним інтервалом — перший о 8:30, останній о 9:45 — і робили по два оберти кожен за тією самою трасою Поділ — Пуща-Водиця. У головному моторному вагоні дозволялося їздити цивільним особам. Для висадки та посадки пасажирів поїзди робили чотири проміжні зупинки: ріг Нижнього Валу й Костянтинівської (у бік Подолу — ріг Щекавицької та

⁹⁹⁶ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.5. Арк. 132.

⁹⁹⁷ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.4. Арк. 41.

⁹⁹⁸ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 1. Спр.1. Арк. 26, 42.

⁹⁹⁹ Михайлівський узвіз // Нове українське слово. 1942. 18 квітня. № 87 (102). С. 4.

¹⁰⁰⁰ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 10. Арк. 25.

Костянтинівської); Куренівський парк; Петропавлівська площа; дача Кульженка¹⁰⁰¹.

Звернемося тепер до соціально-побутового аспекту функціонування київського трамвая за часів окупації¹⁰⁰². У репортажах про трамвай та його пасажирів, що дійшли до нас, чітко простежуються характерні тенденції нацистського режиму: прагнення представити “нову владу” як визволителя мешканців окупованих територій від більшовизму, ідея про велич німецької нації, радикальний антисемітизм, а також (до середини грудня 1941 р.) загравання з українським національним рухом. Так, 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. <...> 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?!”¹⁰⁰³

Рівно за тиждень інший кореспондент підхопив тему. “Граждани! Кудя прьоте? Местов больше нету”, — цитував він кондукторку вагона № 813, що рухався 7-м маршрутом. Окрім відмови говорити українською, вона зробила дещо навіть більш обурливе: назвала Галицький базар “Євбазом”¹⁰⁰⁴. Скаргу довели до відома трамвайного начальства, і за три з половиною тижні надійшла відповідь: справді, деякі кондуктори грубо поводитися з пасажирами

¹⁰⁰¹ Там само. Арк. 43.

¹⁰⁰² Машкевич С. В. Київський трамвай та його пасажирин в умовах німецької окупації // Сторінки воєнної історії України. 2012. Вип. 15. С. 156–158.

¹⁰⁰³ Про культуру нашого побуту і звичаїв // Українське слово. 1941. 25 жовтня. № 40. С. 2–3.

¹⁰⁰⁴ У вагоні ч. 813 // Українське слово. 1941. 1 листопада. № 46. С. 4.

й замість української мови використовували російську чи то жаргон; управлінням трамвая вжито заходів до викорінення подібних явищ¹⁰⁰⁵.

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: пасажирів 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 покищо не подешевшав, а кондукторку не пізнати. Якби не бездоганна українська вимова, можна було б подумати, що не інакше, як її виписали зза кордону”. (Потрібний пасаж у наявності: 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 перевірки¹⁰⁰⁶.

Декому з киян запам'яталося, що трамваї під час окупації працювали “тільки для німців”. “В трамваях могут ездить только немцы, другим не разрешают”, — інформувала на початку 1942 року зв'язкова Київського міськкому КП(б)У М. Я. Гурська¹⁰⁰⁷. “Мы не пользовались трамваями. Nur für Deutsche!¹⁰⁰⁸” — стверджувала Аглая Горман (Штеппа), донька редактора “Нового Українського Слова” Костянтина Штеппи¹⁰⁰⁹. Такі спомини, однак, не можна визнати вірогідними. Наведені вище цифри пасажиропотоку в 1941–

¹⁰⁰⁵ Що нам пишуть // Українське слово. 1941. 26 листопада. № 67. С. 4.

¹⁰⁰⁶ У трамваї // Українське слово. 1941. 10 грудня. № 78. С. 4.

¹⁰⁰⁷ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 22. Спр. 353. Арк. 94.

¹⁰⁰⁸ Тільки для німців! [нім.]

¹⁰⁰⁹ Інтерв'ю автора з А. К. Горман, 11 лютого 2012.

1942 роках не могли бути досягнені за рахунок самих лише німців — їх у місті було занадто мало. Насправді, правила проїзду в трамваї одразу після його пуску були відносно лояльними стосовно місцевого населення. Порядок входу й виходу був таким: у 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 1941 року цивільним особам суворо заборонили як проїзд на передній площадці моторного вагона, так і вхід або вихід через неї. Тепер у двовісних моторних вагонах пасажери мали входити й виходити ззаду (у причепах порядок залишився тим самим: вхід ззаду, вихід спереду), у чотиривісних — входити позаду, виходити посередині. Передня площадка призначалася виключно для проїзду німецьких військових та чергового інструктора служби руху¹⁰¹⁰. За Анатолієм Кузнецовим, “трамваи были разделены: задняя часть для местного населения, передняя — для арийцев”¹⁰¹¹. Твердження щодо “nur für Deutsche” стосуються, ймовірно, тих періодів, коли пасажирського руху не було; але й тоді, окрім німців, трамваї, як вже зазначалося, перевозили київських робітників (за свідченням В. Сосова, вони потрапляли до вагонів за спеціальними перепустками¹⁰¹²).

Разом із тим, ставлення окупантів до місцевого населення за “нового порядку” непогано характеризує такий випадок у київському трамваї. Вагон прямував Брест-Литовським шосе в бік Політехнічного інституту. Неподалік від Провіантської вулиці (Галі Тимофєєвої) у вагоні зчинився галас: пасажери викрили кишенькового злодія. На передній площадці їхав німецький офіцер. З’ясувавши, що сталося, він наказав зупинити трамвай, вивів злодія з вагона й тут-таки, біля колій, застрелив із пістолета. Після чого зайшов у вагон і звелів їхати далі¹⁰¹³.

¹⁰¹⁰ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 2. Арк. 12зв, 26.

¹⁰¹¹ Кузнецов А. Бабий Яр. Киев, 2008. С. 169.

¹⁰¹² Інтерв’ю Т. В. Заболотної з В. Сосовим, 11 жовтня 2012.

¹⁰¹³ Малаков Д. Кияни. Війна. Німці. Київ, 2008. С. 90–91.

Добре відомим заходом окупаційного режиму була кампанія з відправлення мешканців окупованих територій на роботу до Німеччини. За винятком початкового періоду (коли знаходилися добровольці, які повірили були пропаганді), на роботу забирали примусово: проводили облави, і людей працездатного віку, в яких не було при собі належних документів, увозили. Пасажири трамвая могли стати мимовільними учасниками такої процедури. З одного боку, перевірки траплялися не тільки на вулицях або базарах, а й у трамваях¹⁰¹⁴. З іншого боку, трамваї використовувалися для перевезення майбутніх оstarбайтерів на вокзал¹⁰¹⁵. Були й інші ситуації, коли пасажиром трамвая можна було стати під конвоєм. Військовополонених з Сирця на роботу на Хрещатик і назад певний час возили трамваями 4-го маршруту¹⁰¹⁶. У серпні 1943 року міська влада перейнялася групою 17-річних киян, які ухилились від роботи на якомусь оборонному об'єкті на Вишгородській вулиці, куди вони були мобілізовані управою праці. Склали список, коменданту поліції Софіївського району запропонували заарештувати зазначених осіб, утримувати їх у поліційному управлінні, а наступного дня доставити на об'єкт трамваем, який о 6-й ранку відходив від Софійської площі на Куренівку¹⁰¹⁷. Втім, трамваї використовувалися й для уникнення вивезення до Німеччини. Коли в червні 1942 року поновився пасажирський трамвайний рух, київські підпільники організували так звану “підземну залізницю”. Одного-двох людей, яким загрожувало вивезення до Німеччини, саджали в переповнений трамвайний вагон, довозили їх до околиці — найімовірніше, Пуці-Водиці — де вони могли піти в ліс до партизанів або зникнути з поля зору окупантів іншим шляхом¹⁰¹⁸.

¹⁰¹⁴ ГДА СБУ. Ф. 5. Спр. 65175. Арк. 84.

¹⁰¹⁵ ГДА СБУ. Ф. 6. Спр. 72152-ФП. Арк. 92зв.

¹⁰¹⁶ Інтерв'ю Т. В. Заболотної з В. Сосовим, 11 жовтня 2012.

¹⁰¹⁷ ДАКО. Ф. Р-2359. Оп. 1. Спр. 5. Арк. 67 (цит. за: Киевщина в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Сборник документов. Киев, 1963, с. 321).

¹⁰¹⁸ Dougan, A. Dnipro: Triumph and Tragedy in Nazi-Occupied Kiev. Lyons Press, 2002. P. 120.

Остання за хронологією згадка про те, як трамваї під час окупації 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 евакуації¹⁰¹⁹.

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 мешканцям певною мірою користуватися трамваєм як засобом пересування. Пасажирські та вантажні трамвайні тарифи постійно підвищувались, але залишалися дуже низькими у порівнянні, скажімо, з цінами на харчові продукти. Документи, репортажі й спогади, в яких згадується міський транспорт, проливають світло на політику окупаційної влади стосовно 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”.

Висновки до розділу 3

У період з 1918 по 1941-й рік київська транспортна система пройшла через глибоку кризу, посткризове відновлення, поступовий розвиток, а також зазнала двох трансформацій: перша (1918 рік) — муніципалізація; друга (починаючи з другої половини 1920-х років) — диверсифікація.

¹⁰¹⁹ Кузнецов А. Бабий Яр. Киев, 2008. С. 307.

Перша трансформація була запланована заздалегідь, але відбулася не за тих умов і не так, як планувалося. Місто мало намір викупити трамвайне підприємство — Товариство КМЗ — у його власників. Але через політичні пертурбації власники залишили Київ, і підприємство перейшло до міста безкоштовно. У теорії, муніципалізація могла б сприяти покращенню ситуації для пасажирів, через усунення конфліктів між підприємством та містом. На практиці, однак, 1918–1921 роки в історії київського трамвая стали періодом найбільшого занепаду.

Взагалі кажучи, крах підприємства навіть у тих умовах не був неминучим — як свідчать приклади приміських трамвайних підприємств. Однак на роботу міського трамвая, починаючи з 1917 року, згубно вплинули економічні проблеми (дефіцит пального та електроенергії, подорожчання матеріалів) і соціальні фактори — насамперед безвідповідальна поведінка і пасажирів, і працівників трамвая. Зокрема, ці чинники активізували механізми позитивного зворотного зв'язку: проблеми спричиняли скорочення випуску вагонів на лінію, що, своєю чергою, поглиблювало проблеми.

Точкою мінімуму в еволюції київської транспортної систем, за кількісними показниками, став 1921 рік. Наступні шість років, з 1922 по 1927-й — період відновлення. Перша половина цього періоду проходила в умовах гіперінфляції, дисбалансу між доходами населення та тарифами й недостатнього платоспроможного попиту. Однак навіть тоді вдалося налагодити позитивний зворотний зв'язок між збільшенням кількості рухомого складу та зростанням пасажиропотоку. З нормалізацією фінансової ситуації в 1924 році трамвайне підприємство перейшло до стабільного зростання. У 1927 році було сформовано нову маршрутну мережу, що стало своєрідною символічною межею між “відновленням” і “розвитком”.

Друга трансформація — диверсифікація — характеризується тим, що від самого початку відбувалася практично без плану. Це не надто несподівано у випадку з автобусом, що як вид транспорту є гнучкішим, бо не потребує рейок

та контактної мережі. Автобусний рух відкрився у 1925 році — це була друга спроба запровадити цей вид транспорту в Києві. Автобуси розглядали спочатку як потенційну заміну трамваю, потім як “помічників” на трамвайних маршрутах, і лише згодом для них запровадили власні маршрути.

Тролейбус займає проміжне місце між автобусом і трамваем з точки зору гнучкості маршрутної системи. Але й у цьому випадку запровадження нового виду транспорту (тролейбусний рух розпочався в 1935 році) стало, по суті, імпровізацією. Запроектовану трасу тролейбуса протягом декількох місяців радикально змінили двічі. У підсумку, і автобус, і тролейбус пішли тим самим коридором “північ-південь”, який сформувався ще в другій половині XIX століття. Але роль як автобусів, так і тролейбусів у транспортній системі міста на цьому етапі залишалася мінімальною.

У 1930-х роках намітилася тенденція, яка продовжилася вже після Другої світової війни — ліквідація трамвайного руху в центрі. Перший крок у цьому напрямку — зняття трамвая з Хрещатика — був іще спонтаннішим, ніж рішення про трасування тролейбуса: між ухваленням рішення та його здійсненням минуло три дні. Масштабні плани розвитку трамвайної системи на периферії сформулювали в тих самих 1930-х роках, але не втілили з них фактично нічого.

У радянський період у функціонуванні транспортного підприємства з’явилась ідеологічна складова. Узагальнюючи фактичну інформацію, доходимо висновку, що у випадку з київською транспортною системою ця складова мала здебільшого декларативний характер. У другій половині 1930-х років київського транспорту торкнулися сталінські репресії: арешти уявних ворогів та списування на “диверсії” проблем у транспортній сфері, що насправді мали іншу природу.

Загалом, основним пріоритетом було налагодження та підтримка нормальної роботи підприємства. Як правило, конкретні рішення мали прагматичний характер, хоча були і спонтанні рішення (зняття лінії з

Хрещатика), і не досить прагматичне планування (“тролейбус заради тролейбуса”), і нереальні плани, що, ймовірно, від початку мали незначні шанси на реалізацію (інтенсивний розвиток трамвайної мережі). Отже, якщо порівняти підходи до розвитку транспортної системи в період 1891–1918 років, коли ця система була в приватній власності, та в радянський період, робимо висновок, що перший із цих двох періодів можна схематично схарактеризувати фразою “менше слів — більше справ”.

Функціонування міського транспорту в період нацистської окупації Києва — 1941–1943 роки — мало свої особливості, що безпосередньо впливали з зовнішніх умов. Ефект диверсифікації було зведено нанівець: тролейбус і автобус не функціонували. Про будь-який розвиток трамвайної системи не могло бути й мови. Трамвайний рух здійснювався не по всіх лініях, і навіть у максимумі був приблизно у вісім разів менш інтенсивним за довоєнний. Запускали пасажирський трамвайний рух двічі, в 1941 та 1942 роках, але згодом припиняли, офіційно через дефіцит електроенергії. За відсутності регулярного руху здійснювалися вантажні перевезення та спеціальні рейси. Абсолютно новим явищем стало “приватне візництво”, до якого вдавалися водії вантажних трамваїв; отже, існував незадовільний попит на пасажирські перевезення.

Соціальні умови, притамані періоду нацистської окупації — загострення стосунків між окупаційною владою та місцевим населенням, сприйняття німецькою владою місцевих жителів як “людей другого ґатунку”, радикальний антисемітизм, загравання з українським національним рухом (на першому етапі) — повною мірою проявлялися на міському транспорті. До числа учасників історичного процесу додалася окупаційна влада, що діяла не в інтересах міського населення й проти чиєї політики місцева влада практично не могла заперечувати. Отже, виникли нові конфлікти як між пасажирами, так і між владою та населенням.

РОЗДІЛ 4. ЕВОЛЮЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ КИЄВА В ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД (1944–1991)

4.1. Відбудова міського транспорту в повоєнні роки

Звільнення Києва від нацистської окупації в листопаді 1943 року поклало початок новому періоду в історії міста. Лейтмотивом кількох наступних років було відновлення міського господарства, ліквідація заподіяних війною збитків, причому перші півтора року цієї діяльності припадають на період війни в Європі, що тривала. З весни 1945 року життя в місті остаточно набуло мирного характеру, і з цього часу можна говорити про продовження еволюційного розвитку Києва, перерваного війною. Характерною особливістю кінця 1940-х і 1950-х років у Києві є швидке зростання міської території, головним чином через інтенсивне будівництво на лівому березі Дніпра. Це виводило на перший план завдання відновлення й прискореного розвитку міського транспорту, з метою задоволення зростаючих потреб у переміщенні містом.

Період від 1944 року (початок роботи трамвая після звільнення від окупації) до кінця 1950-х років (напередодні пуску метрополітену) характеризується, з одного боку, інтенсивним розвитком трамвайного, тролейбусного та автобусного сполучення; з іншого боку, перерозподілом ролей видів транспорту — насамперед зменшенням питомої ваги трамвая та продовженням розпочатої ще до війни поступової ліквідації трамвайного сполучення в центрі. У ці самі роки почалося будівництво в Києві метрополітену, яке, однак, було перервано за розпорядженням із Москви та в підсумку розтягнулося більш ніж на десятиліття.

Зважаючи на те, що перед війною основним видом транспорту в місті був трамвай (питома вага тролейбуса й автобуса, разом узятих, в

пасажирських перевезеннях у 1938 році становила 6 %¹⁰²⁰), першочерговим завданням було відновлення трамвайного руху. 7 листопада 1943 року, тобто наступного дня після вступу радянських військ до Києва, вийшов “Приказ № 1 по Управленію Киевского трамвая”, в якому йшлося: “Согласно решению городского комитета партии Киевский трамвай должен быть восстановлен в кратчайшие сроки”¹⁰²¹. Збитоки, завдані трамвайному господарству війною, виражалися наступними цифрами: з 204,6 км одинарного шляху — розібрано або приведено в непридатність 29,6 км; з 206,7 км повітряної контактної мережі — знищено близько 50 км. Рухомий склад станом на 1941 рік налічував 438 пасажирських трамвайних вагонів, на листопад 1943 року залишилося 341 (68 вагонів спалила німецька армія в Слобідському парку на лівому березі, разом із самим парком, ще кілька десятків переробили на вантажні). Тролейбусну контактну мережу (31 км) було повністю знищено, з 47 троллейбусів підлягали відновленню тільки 10 (певну кількість вивезли до Німеччини, ще декілька розібрали на деталі для комплектації вивезених)¹⁰²².

Уже до 20 листопада 1943 року значною мірою відновили основні трамвайні лінії в центрі міста, ще через шість днів — лінії до Залізничного пересічення (район нинішньої станції метро “Берестейська”) і до Пущі-Водиці. До кінця року шість маршрутів (№ 1, 4, 7, 9, 12, 13) визнали придатними до експлуатації¹⁰²³. Відзначимо, що першим відновленим видом транспорту став фунікулер, який розпочав роботу 27 листопада 1943 року¹⁰²⁴. Трамвайний рух розпочався 1 січня 1944 року за маршрутом № 13. Хронологію відновлення трамвайних маршрутів у 1944 році наведено в додатку 3. (Слід урахувати, що в документах зустрічаються розбіжності. За іншими даними, рух за маршрутом № 12 до Пущі-Водиці розпочався 19 травня, причому виконувалося всього два рейси на день, а з 27 червня —

¹⁰²⁰ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 10829. Арк. 115зв.

¹⁰²¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1. Арк. 17.

¹⁰²² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 2. Арк. 48–49.

¹⁰²³ Там само. Арк. 40зв, 50зв.

¹⁰²⁴ Там само. Арк. 51зв.

сім рейсів на день, з інтервалом дві години. 22 листопада відкрився маршрут № 19 Контрактова пл. — дача Кульженка (пл. Шевченка), який обслуговувався одним поїздом. 29 листопада маршрут № 9 закрили, а № 13 — подовжили від пл. Перемоги до вокзалу¹⁰²⁵).

1 березня 1944 року вступила в дію тимчасова трамвайна лінія специфічного призначення — Хрещатицька вантажна гілка. Вона призначалася для вивезення будівельного сміття, що утворилося у великій кількості внаслідок вибухів і пожеж на Хрещатику у вересні 1941 року. У 1940-і роки трамваї залишалися найефективнішим засобом перевезення вантажів містом у великих обсягах. Загалом, пасажирському трамвайному руху прагнули віддавати пріоритет перед вантажним: зокрема, на лінії до Пуці-Водиці слід було тримати одну колію вільною від вантажних поїздів, у разі ж наявності в Пуці-Водиці одночасно пасажирського та вантажних поїздів пасажирський мав відходити першим¹⁰²⁶. Однак Хрещатицька гілка була винятком. Задля забезпечення безперебійного руху вантажних поїздів (як правило, тривагонних — моторного вантажного вагона і двох платформ) цією лінією пасажирський рух на маршруті № 1, Червоноармійською (Великою Васильківською) вулицею, припинявся з 10-ї до 17-ї години. Для вивантаження сміття в районі кінцевої станції Либідь побудували спеціальний тупик; розвантажувати вантажні вагони на кільці пасажирської лінії суворо заборонялося¹⁰²⁷. Пік перевезень цією гілкою припав на 1944–1945 роки; у 1946 році їх обсяг різко зменшився¹⁰²⁸. У 1948 році закрили лінію Червоноармійською (докладніше про це далі) і тим самим відрізали Хрещатицьку гілку від решти мережі¹⁰²⁹. Наприкінці того самого року розібрали частину цієї гілки, від Бессарабки до Жилинської вулиці, у квітні 1949 року — решту, від Бессарабки до вулиці Карла Маркса (Архітектора

¹⁰²⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 62, 73, 188, 195.

¹⁰²⁶ Там само. Арк. 62зв.

¹⁰²⁷ Там само. Арк. 38, 55.

¹⁰²⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 17. Арк. 10.

¹⁰²⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 40. Арк. 11зв.

Городецького)¹⁰³⁰; також у 1949 році розібрали тупик наприкінці Червоноармійської¹⁰³¹.

На відновлення тролейбусного руху довелося чекати довше — у першу чергу через те, що набагато гірше зберігся рухомий склад. Пуск тролейбусів за першим довоєнним маршрутом, завод імені Дзержинського — площа Толстого, приурочили до чергової річниці Жовтневої революції (та першої річниці визволення Києва): рух відкрили 6 листопада 1944 року. На маршрут вийшли чотири машини, що працювали з 8-ї до 22-ї години¹⁰³². 29 квітня 1945 року маршрут продовжили до вокзалу, а випуск збільшили до десяти машин¹⁰³³. Щоправда, з 18 травня рух до вокзалу знову закрили у зв'язку з асфальтуванням Хрещатика. 18 вересня розпочалась експлуатація тролейбусної лінії на всьому протязі Хрещатика, що означало повне відновлення довоєнної тролейбусної мережі. Тепер на два маршрути: № 1 (завод ім. Дзержинського — вокзал) і № 2 (пл. Сталіна — вокзал) виходило 16 тролейбусів; правда, на практиці їх часто було менше, через дефіцит як електроенергії, так і справних машин. Лише 25 вересня 1947 року, завдяки поповненню рухомого складу, з'явилася можливість відкрити маршрут № 3 (пл. Сталіна — пл. Толстого)¹⁰³⁴.

Тенденція заміни трамвайного руху в центрі тролейбусним, старт якій поклала ліквідація трамвая на Хрещатику й вулиці Леніна в 1934 році (§ 3.3), продовжилась у перші післявоєнні роки. У вересні 1945 року припинився рух трамвая Великою Житомирською вулицею. У квітні 1946 року закрили лінію бульваром Шевченка від Бессарабки до Галицької площі (площі Перемоги)¹⁰³⁵. Обидві ці лінії замінили тролейбусними, але з помітним запізненням: тролейбусний маршрут № 4 (площа Калініна (Майдан Незалежності) —

¹⁰³⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 55. Арк. 28.

¹⁰³¹ Там само. Арк. 140.

¹⁰³² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 164.

¹⁰³³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 88.

¹⁰³⁴ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 52–54, 67.

¹⁰³⁵ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. Київ, 2010. С. 314.

Кабельний завод) відкрили 6 листопада 1947 року¹⁰³⁶, маршрут № 5 (площа Толстого — Повітрофлотське шосе) — рівно через рік¹⁰³⁷.

У 1946 році Рада Міністрів УРСР ухвалила рішення про реконструкцію Червоноармійської вулиці, “которая является основной автомагистралью города и должна быть освобождена от трамвайного движения”¹⁰³⁸. Трамвайні колії запланували перенести на паралельну вулицю Горького (Антоновича)¹⁰³⁹. Надалі запропонували були переглянути це рішення, враховуючи, що “[п]асажиропотік на вул. Червоноармійській є найнапруженішим у місті та не зможе бути обслугований шляхом заміни трамваю на значно менш пасажиромісткий безрейковий транспорт”¹⁰⁴⁰ (сьогодні саме під цією вулицею проходить лінія метро). Однак навесні 1948 року остаточно вирішили звільнити Червоноармійську від трамваїв, причому, заради економії коштів, замість траси вулицею Горького скористалися коліями, що вже існували, на Бульйонській вулиці (Казимира Малевича) та добудували відрізок нижньою частиною Володимирської вулиці¹⁰⁴¹ (де трамваї ходили до 1918 року). Трамвайний рух Червоноармійською закрили у вересні 1948 року¹⁰⁴². Аби не припиняти рух початковою частиною вулиці Саксаганського, до вантажної гілки вулицею Шота Руставелі додали другу колію та збудували нове кільце на Бессарабці. Відповідно, 1 жовтня відкрився маршрут № 10 за новою трасою (Вокзал — Сталінка, з кінцевою зупинкою на нинішній Голосіївській площі); 6 жовтня — маршрут № 1 за скороченою трасою (площа Богдана Хмельницького (Софійська) — площа Толстого); 17 листопада — маршрут № 15 новою трасою (площа Богдана Хмельницького — завод імені Дзержинського); 4 грудня — новий маршрут № 17 (Вокзал — Бессарабка).

¹⁰³⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 20. Арк. 288.

¹⁰³⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 102.

¹⁰³⁸ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 7099. Арк. 103.

¹⁰³⁹ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 4278. Арк. 1–3.

¹⁰⁴⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 324.

¹⁰⁴¹ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 268. Арк. 158.

¹⁰⁴² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 26. Арк. 91.

Крім того, 10 жовтня відновили рух за маршрутом № 8 (площа Богдана Хмельницького — артучилище)¹⁰⁴³.

Навесні 1947 року планували відкрити човниковий (одним вагоном) рух короткими відрізками трамвайних ліній у центрі, з крутим ухилом: Малою Житомирською вулицею (“підйом імені Калініна”, площа Калініна — Урядова (Михайлівська) площа) та вулицею Свердлова (Прорізною, “підйом імені Свердлова”, Хрещатик — Володимирська)¹⁰⁴⁴. Також планували відновити рух Круглоуніверситетською вулицею, знову зв’язавши таким чином Бессарабку з Печерськом (продовження цієї лінії, Банковою вулицею, відкривати не передбачалося)¹⁰⁴⁵. З-поміж цих трьох коротких маршрутів відкрили лише один, вулицею Свердлова; 1 жовтня 1948 року його перетворили на повноцінний маршрут № 14 (Хрещатик — вокзал)¹⁰⁴⁶. Однак у січні 1950 року перевірка виявила, що колії на вулиці Свердлова (укладені ще 1909 року) були в незадовільному технічному стані; на крутому ухилі це становило явну небезпеку. Рух припинили для ремонту колії¹⁰⁴⁷, однак більше він не відновлювався.

Водночас продовжувався розвиток тролейбусної мережі, а також насичення маршрутами наявних ліній. 11 червня 1947 року подовжили тролейбусну лінію Брест-Литовським шосе (проспектом Перемоги) і відкрили маршрут № 7 (площа Сталіна — Польова вул.); 23 липня до нього додали маршрут № 6 (Завод ім. Дзержинського — Польова вул.). 26 червня маршрут № 1 подовжили до Автостради (у цьому контексті — бульвар Дружби народів; Автострадою тоді також називали нинішні Голосіївський проспект і проспект Соборності), а також відкрили маршрут № 8 (Вокзал — Сталінка). 13 січня 1950 року лінію Брест-Литовським шосе подовжили до Залізничного пересічення (маршрути № 5 і 7). Улітку 1950 року на наявних лініях відкрили

¹⁰⁴³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 40. Арк. 37.

¹⁰⁴⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 20. Арк. 122.

¹⁰⁴⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 323–324.

¹⁰⁴⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 29. Арк. 32.

¹⁰⁴⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 88. Арк. 11.

нові маршрути № 9 (площа Толстого — Сталінка) і № 10 (площа Толстого — вокзал). 5 листопада того ж року маршрут № 1 подовжили новозбудованою лінією до клубу імені Фрунзе (на нинішній Деміївській площі). Нарешті, 31 грудня 1950 року на новій лінії Автострадою відкрили маршрут № 11 (клуб імені Фрунзе — Набережна). Ця лінія стала першою в Києві тролейбусною лінією, що її побудували не замість або на допомогу трамваю, а новий маршрут — першим хордовим тролейбусним маршрутом, тобто таким, що не заїжджав у центр (втім, саме через це він не набув популярності, тож його незабаром об'єднали з маршрутом № 10, від вокзалу)¹⁰⁴⁸.

Як результат такого інтенсивного розвитку тролейбусної мережі, співвідношення числа пасажирів, перевезених трамваем і тролейбусом, змінилося з 12:1 у 1945 році¹⁰⁴⁹ до приблизно 2:1 у 1950 році (трамваї, за середньодобового випуску 254 вагони, перевезли 169,7 млн пасажирів; тролейбуси, за випуску 94 машини — 80,5 млн). При цьому тролейбус дав набагато більший прибуток, ніж трамвай, і у відносному, і навіть в абсолютному обчисленні: валовий дохід трамвая за 1950 рік склав 51,0 млн руб., чистий прибуток — 6,4 млн руб., тролейбуса — 32,2 млн руб. і 10,9 млн руб., відповідно¹⁰⁵⁰.

До 1950 року завершили відновлення всіх довоєнних трамвайних ліній, які планували відновити. У 1945–1946 роках у кілька етапів відкрили рух Володимирським узвозом і вулицею Кірова на Печерськ; у 1948 році маршрут № 3 подовжили до Суворовського училища¹⁰⁵¹; 18 листопада 1949 року відкрили маршрут № 20 (площа Сталіна — Лавра)¹⁰⁵². Замість лінії Круглоуніверситетською вулицею, від відновлення якої зрештою відмовилися, Бессарабку з'єднали з Печерськом новопрокладеною лінією — довшою й не

¹⁰⁴⁸ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 86–97.

¹⁰⁴⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 93. Арк. 7.

¹⁰⁵⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 119. Арк. 67–68.

¹⁰⁵¹ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. Київ, 2010. С. 314.

¹⁰⁵² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 57. Арк. 195.

такою крутою — вулицею Мечникова й Кловським узвозом. Цю лінію закінчили будувати в середині грудня 1950 року, відкриття ж руху нею затрималося через дещо незвичну обставину: для забезпечення габариту необхідно було перенести паркан заводу “Арсенал”, чому директор заводу перешкоджав¹⁰⁵³. Новий маршрут № 29, Будинок офіцера — Театр юного глядача (синагога Бродського), відкрили 13 січня 1951 року¹⁰⁵⁴; з 19 травня рух тут посилили новим маршрутом № 30 (Театр юного глядача — Суворовське училище)¹⁰⁵⁵. Відзначимо також введення в дію нової одноколійної гілки на Подолі, з маршрутом № 27 (Контрактова площа — ГЕС-2, відкритий 23 січня 1950 року¹⁰⁵⁶, закритий в 1961 році).

Основними напрямками розвитку тролейбусного руху в 1950-і роки були західний і південно-західний.

1 січня 1952 року стала до ладу лінія Повітрофлотським проспектом, на Чоколівку, з маршрутом № 8 (площа Сталіна — Рибкомбінат). 15 липня цю трасу подовжили до аеропорту, куди пішов маршрут № 9¹⁰⁵⁷ (ці два маршрути, з певними змінами траси, існують і сьогодні).

На південно-західній околиці міста, на місці колишнього села Червоний Трактир, відвели ділянку для будівництва Республіканської сільськогосподарської виставки (що згодом отримала назву ВПДНГ, тобто “Виставка передового досвіду в народному господарстві УРСР”; зараз ВДНГ). Планували до літа 1956 року прокласти туди трамвайну лінію від Голосіївської площі, Васильківською вулицею¹⁰⁵⁸, однак цей проєкт не реалізували ні тоді, ні з другої спроби, десятьма роками пізніше (див. § 4.3). До виставки пішла тролейбусна лінія. 22 травня 1954 року маршрут № 11 подовжили до сучасної Голосіївської площі¹⁰⁵⁹ (його відкриття приурочили до “всенародного свята

¹⁰⁵³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 118. Арк. 2–3.

¹⁰⁵⁴ Нова трамвайна колія в Києві // Київська правда. 1951. 14 січня. № 10 (7797). С. 3.

¹⁰⁵⁵ Трамвайний маршрут № 30 // Київська правда. 1951. 16 травня. № 96 (7883). С. 2.

¹⁰⁵⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 87. Арк. 19.

¹⁰⁵⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 99–101.

¹⁰⁵⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 212. Арк. 105.

¹⁰⁵⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 214. Арк. 115.

300-річчя возз'єднання України з Росією”)¹⁰⁶⁰. 22 квітня 1955 року цю лінію дотягнули до виставки, куди від площі Сталіна пішов маршрут № 12¹⁰⁶¹.

Після цього в розвитку тролейбусної мережі настала пауза на декілька років (лише в липні 1956 року додали маршрут № 14 Хрещатик — Рибкомбінат, лініями, що існували). У жовтні 1959 року запустили маршрут № 15, Володимирською вулицею (на заміну трамвая), а 6 листопада — підтримавши традицію “подарунків” до річниці революції — лук'янівську лінію подовжили до Сирця й організували маршрут № 16 (площа Калініна — вул. Щусева)¹⁰⁶².

Аналіз розвитку автобусної мережі в зазначений період дозволяє зробити висновок про дві основні функції автобусного руху: 1) доповнення (або заміна) електротранспорту там, де в цьому була необхідність; 2) обслуговування маршрутів з невеликим пасажиропотоком — насамперед приміських — де прокладати лінії тролейбуса й тим більше трамвая було недоцільно або принаймні передчасно. Окрім того, відсутність прив'язки автобусів до рейок або контактної мережі обумовлює динамічність розвитку цього виду транспорту: автобусні маршрути і з'являються, і зникають набагато швидше, ніж трамвайні та тролейбусні.

Автобусний рух, перерваний війною, відновили 26 липня 1946 року; у той самий день утворили Київське міське автоуправління, у складі якого були, зокрема, автобусний парк і авторемонтний завод (що розташовувалися на місці нинішнього автобусного парку № 1). Рухомий склад налічував 23 пасажирських автобуси. Станом на вересень 1946 року в місті було чотири автобусних маршрути: два з них практично дублювали маршрути трамвая, під тими самими номерами (№ 1 площа Сталіна — Сталінка, № 4 площа Богдана Хмельницького — завод “Укркабель”), один — продовжував трамвай (№ 1а Сталінка — Голосіїв), один — зв'язував центр із лівим берегом (№ 2 площа

¹⁰⁶⁰ Продовження тролейбусної лінії // Вечірній Київ. 1954. 27 травня. № 124 (919). С. 1.

¹⁰⁶¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 247. Арк. 63.

¹⁰⁶² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 375. Арк. 170.

Сталіна — Стара Дарниця). 25 листопада того ж року відкрили автобусний маршрут Бессарабка — бульвар Шевченка — Вокзал, очевидно, на заміну припиненого тут же на півроку раніше трамвайного руху. Станом на літо 1947 року цей маршрут, під № 5, був значно довшим: площа Калініна — завод “Більшовик” — завод імені Горького. 10 липня 1947 року відкрили автобусний маршрут № 6 площа Калініна — Аеропорт (Жуляни), причому першочергове право посадки в автобуси надавалося пасажиром з квитками Аерофлоту¹⁰⁶³. Пізніше, як уже згадано, цей маршрут замінили тролейбусним. Так само, через три місяці після відкриття тролейбусного маршруту № 4 (площа Калініна — Кабельний завод), закрили автобусний маршрут № 4 за тією самою трасою¹⁰⁶⁴.

Станом на липень 1947 року в Києві було 9 автобусних маршрутів, на кінець 1950 року — близько 20¹⁰⁶⁵. При цьому, порівнюючи списки маршрутів 1947 і 1951 років, виявляємо, що лише три з дев’яти маршрутів не змінилися за чотири роки. Наприкінці 1953 року з 28 автобусних маршрутів Києва 13 були приміськими (№ 4 Сталінка — Васильків, № 11 Микільська Слобідка — Биківня, № 15 Поштова площа — Бориспіль, № 23 площа Толстого — Чабани та ін.). У подальші роки приділили більше уваги розвитку внутрішньоміського автобусного сполучення. Станом на 1957 рік у Києві було 38 автобусних маршрутів, з яких 15 приміських¹⁰⁶⁶.

Найважливішим фактором, що сприяв розвитку міського транспорту, стало оновлення рухомого складу. У Києві в період, про який ідеться, з’явилися нові моделі всіх трьох видів наземного транспорту, об’єднані загальним дизайном: трамвай МТВ-82, тролейбус МТБ-82, автобус ЗиС-154 (і його вкорочена версія ЗиС-155). Перша партія тролейбусів МТБ-82, виробництва Тушинського авіазаводу (Москва), поступила до Києва навесні 1947 року. Надалі, аж до появи на початку 1960-х років чеських “Шкод”, саме

¹⁰⁶³ Автобус 1946–1954. URL: http://urbantransport.kiev.ua/ua_211.html

¹⁰⁶⁴ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 248. Арк. 78.

¹⁰⁶⁵ І ось минуло три роки... // Київська правда. 1950. 21 листопада. № 232 (7759). С. 3.

¹⁰⁶⁶ Схемы и списки. URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/history/schemes/1957-routes>

ця модель стане єдиною в Києві (всього місто від 1947 до 1960 року отримало 280 таких машин)¹⁰⁶⁷. У грудні того самого року надійшли перші 10 автобусів ЗиС-154¹⁰⁶⁸ (у січні 1948 року вони вийшли на тимчасовий маршрут площа Сталіна — площа Толстого), у травні 1950 року — ЗиС-155¹⁰⁶⁹. З 1949 року почалося постачання трамваїв МТВ-82 (до 1961 року Київ отримав 254 вагони цього типу¹⁰⁷⁰, після чого перейшов на постачання чеських “Татр”). Згадаємо також єдиний у своєму роді в Києві трамвайний вагон ЛМ-57 (бортовий номер — 5001), отриманий як подарунок з Ленінграда. Починаючи з 30 січня 1957 року він став єдиним вагоном на маршруті № 5 (Контрактова площа — Будинок офіцерів)¹⁰⁷¹. Саме від номера цього вагона походить нумерація “Татр” Т-3, які Київ отримував більше ніж чверть століття (бортові номери з 5002 до 6032).

У розглянутий період істотно змінилася тарифна система на київському міському транспорті; до кінця 1950-х років вона набула того вигляду, який має й зараз. Розглянемо основні моменти її еволюції.

У січні 1944 року трамвайний тариф установили в розмірі 40 копійок (для військових — 20 копійок, одне місце багажу — 1 рубль). Такий самий тариф з листопада 1943 року діяв на фунікулері¹⁰⁷². (Нагадаємо, що довоєнний трамвайний тариф становив 15 копійок, улітку 1942 року — 1 карбованець¹⁰⁷³.) 7 січня запровадили абонементні талони й абонементні книжки на 10, 20 і 50 талонів¹⁰⁷⁴. Згодом довгі маршрути розділили на тарифні дільниці (зокрема, на маршруті № 9 їх було дві, на маршруті № 12 — три); за проїзд кожною наступною дільницею стягувався додатковий 40-копійчаний тариф, без

¹⁰⁶⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 61–63, 534–539.

¹⁰⁶⁸ АКП КПТ. Накази за 1950 р. Т. 2. Арк. 120.

¹⁰⁶⁹ АКП КПТ. Накази за 1950 р. Т. 1. Арк. 94.

¹⁰⁷⁰ Вагони Києва. URL: <http://www.mashke.org/kievtram/pictures/tram>

¹⁰⁷¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 342. Арк. 24.

¹⁰⁷² Фунікульор працює // Київська правда. 1943. 3 грудня. № 18. С. 4.

¹⁰⁷³ Машкевич С. Громадський транспорт в Києві за часів німецької окупації // Етнічна історія народів Європи. 2010. № 33. С. 132.

¹⁰⁷⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 5, 22зв.

знижки¹⁰⁷⁵. 2 листопада 1944 року тариф знизили вдвічі — до 20 копійок за дільницю (військовим — 10 копійок, місце багажу — 60 копійок)¹⁰⁷⁶; 1 грудня 1945 року — ще раз знизили, до 15 копійок (військовим — як і раніше, 10 копійок, місце багажу — 45 копійок)¹⁰⁷⁷).

У серпні 1947 року Київська міськрада постановила, що поділ трамвайних маршрутів на тарифні дільниці та окрема оплата за кожну суперечить постанові Ради Міністрів УРСР, і висунула вимогу “[н]егайно відмінити запроваджений ТТУ поділ трамвайних маршрутів пасажирського трамваю на тарифні дільниці, що є фактично незаконним підвищенням вартості проїзду пасажирським трамваем”¹⁰⁷⁸. Однак, судячи за наявними даними, цього тоді не зробили. Приміром, у 1948 році на маршруті № 10 існували дві тарифні дільниці, що перекривалися: 1) вокзал — фабрика імені Боженка; 2) ріг Червоноармійської та Димитрова (Ділової) — Сталінка (Голосіївська площа)¹⁰⁷⁹. Розпорядженням виконкому Київської міськради, на виконання постанов Ради Міністрів СРСР і Ради Міністрів УРСР, з 16 серпня 1948 року встановили єдиний тариф на трамваї — 30 копійок¹⁰⁸⁰. (Такий самий тариф запровадили на фунікулері, але, зважаючи на те, що довжина його маршруту була меншою за 250 метрів, з 20 жовтня відновили попередній тариф — 15 копійок¹⁰⁸¹). Але й тоді на двох найдовших київських маршрутах — № 6 до Святошина і № 12 до Пущі-Водиці — залишили по дві тарифні дільниці, тож проїзд по всій довжині будь-якого з цих маршрутів обходився в 60 копійок. Остаточо тарифні дільниці на київському трамваї скасували лише 21 січня 1950 року¹⁰⁸² (за іншими відомостями, 24 січня¹⁰⁸³) — з того моменту проїзд на будь-якому маршруті на будь-яку відстань коштував 30 копійок.

¹⁰⁷⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 51, 62.

¹⁰⁷⁶ Там само. Арк. 170.

¹⁰⁷⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 256.

¹⁰⁷⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 18. Арк. 143.

¹⁰⁷⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 28. Арк. 83.

¹⁰⁸⁰ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 287. Арк. 14.

¹⁰⁸¹ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 302. Арк. 106.

¹⁰⁸² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 93. Арк. 14.

¹⁰⁸³ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 389. Арк. 8.

Після реформи 1961 року ця ціна перетворилася на 3 копійки, якою залишалася аж до 1987 року.

Тариф на тролейбус 6 листопада 1944 року встановили в розмірі 1 рубль з пасажира, перевезення багажу в тролейбусах було заборонено¹⁰⁸⁴. (До війни проїзд цієї самої відстані коштував 25 копійок.) 1 квітня 1945 року тролейбусний тариф знизили до 50 копійок за дільницю¹⁰⁸⁵, 1 грудня 1945 року — до 25 копійок за дільницю¹⁰⁸⁶. Перевезення багажу у тролейбусах дозволили з серпня 1948 року, за тарифом 1 рубль¹⁰⁸⁷. 21 січня 1950 року тарифні дільниці переглянули¹⁰⁸⁸. З відкриттям нових маршрутів тарифна система ускладнювалася, й іноді виникала неузгодженість. Приміром, улітку 1951 року за проїзд однієї й тієї самої відстані, від Польової до Пироговської вулиці, тролейбусом маршруту № 7 стягували 60 копійок, а маршрутів № 5 і 6 — 75 копійок¹⁰⁸⁹. Від 1 серпня 1951 року запровадили нову систему: мінімальний тариф — 20 копійок за дільницю протяжністю 1,2–1,4 км, з подальшим додаванням по 10 коп. за кожні 0,5–0,8 км. Вартість провезення багажу становила, як і до цього, 1 рубль. Неузгодженість у тарифах усунули, але система залишалася складною і для пасажирів, і для кондукторів. На найдовшому маршруті, № 10 (Вокзал — Наводницький міст), існувало чотирнадцять (!) різних тарифів. Кондукторам видавалося сім різних типів квитків: основні, номіналами 20, 30, 40, 50, 60, 90 копійок, і додаткові, номіналом 10 копійок; сплативши проїзд, пасажир отримував один або більше квитків, чия сумарна вартість дорівнювала сплаченій сумі¹⁰⁹⁰. Велика кількість тарифних дільниць не могла не викликати спроб з боку пасажирів заплатити за меншу відстань, а проїхати більшу. Студенти університету, що їздили від площі Сталіна тролейбусом 2-го маршруту, часто-густо оплачували проїзд

¹⁰⁸⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 164.

¹⁰⁸⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 8. Арк. 67.

¹⁰⁸⁶ Там само. Арк. 256.

¹⁰⁸⁷ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 287. Арк. 14.

¹⁰⁸⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 93. Арк. 14.

¹⁰⁸⁹ Тролейбусна арифметика // Вечірній Київ. 1951. 30 червня. № 26. С. 4.

¹⁰⁹⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 113. Арк. 146–150.

однієї дільниці, до вулиці Леніна, а їхали до університету, тобто до Володимирської. Кондуктори могли видалити порушників із салону тільки після проїзду ними межі дільниці — де їм і потрібно було виходити¹⁰⁹¹.

10 жовтня 1958 року на тролейбусному маршруті № 4, як експеримент, встановили єдиний тариф — 40 копійок незалежно від відстані. З того самого дня в одному з тролейбусів, що обслуговували цей маршрут (№ 305¹⁰⁹²), а також у трамвайному вагоні № 5001, що обслуговував маршрут № 5, запровадили безкондукторне обслуговування (пасажери опускали потрібну суму в касу, встановлену в салоні, і відривали квиток)¹⁰⁹³. Експеримент визнали вдалим, і 1 квітня 1959 року єдиний тариф поширили на всі тролейбусні маршрути¹⁰⁹⁴ (після реформи 1961 року — 4 копійки).

Автобусний тариф 1946 року обчислювався в 11 копійок за пасажиро-кілометр, що становило 30 копійок за тарифну дільницю (при цьому, приміром, маршрут площа Сталіна — Сталінка включав три дільниці, площа Богдана Хмельницького — завод “Укркабель” — дві). У 1947 році тариф знизили до 20 копійок за дільницю¹⁰⁹⁵. Як і у випадку з тролейбусами, система оплати ускладнювалася з появою нових маршрутів. На відміну від тролейбусів, у салонах автобусів довгий час не було тарифних таблиць, що відкривало можливість зловживань уже з боку кондукторів. Приміром, у 1952 році читач газети “Вечірній Київ” повідомляв, що на маршруті № 12 один кондуктор бере за проїзд 80 копійок, інший, за ту саму відстань, — 1 рубль¹⁰⁹⁶. На автобусах також поступово переходили від системи тарифних дільниць до єдиного тарифу. 12 грудня 1958 року на трьох маршрутах, що починалися на Сталінці, замість диференційованої плати (від 30 до 90 копійок) запровадили єдину — 45 копійок¹⁰⁹⁷. 1 травня 1959 року цей єдиний тариф

¹⁰⁹¹ Машкевич С. Трамвайные копейки. Киев, 2004. С. 30–31.

¹⁰⁹² З 10 жовтня для спроби <...> // Вечірній Київ. 1958. 7 жовтня. № 236 (2263). С. 4.

¹⁰⁹³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 341. Арк. 125–126.

¹⁰⁹⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 375. Арк. 39.

¹⁰⁹⁵ АКП КПТ. Накази за 1947 р. Т. 1. Арк. 80.

¹⁰⁹⁶ Про автобусний маршрут № 12 // Вечірній Київ. 1952. 12 березня. № 61 (241). С. 3.

¹⁰⁹⁷ За єдиним тарифом // Вечірній Київ. 1958. 12 грудня. № 290 (2317). С. 1.

поширили на всі автобусні маршрути, за винятком кількох, найдовших¹⁰⁹⁸. Після грошової реформи 1961 року тариф заокруглили не на користь пасажирів — 5 копійок.

Ще з довоєнних часів існували місячні проїзні квитки. За даними 1946 року, вартість місячного квитка на трамвай становила 20 рублів¹⁰⁹⁹. Від серпня 1948 року такий самий квиток коштував 40 рублів¹¹⁰⁰; у 1951 році місячний квиток на тролейбус коштував 100 рублів¹¹⁰¹. Автобусні квитки були ще дорожче. У грудні 1949 року запровадили два типи місячних квитків на автобус: по всіх маршрутах (іменний — 250 руб., на пред'явника — 350 руб.) і по правобережних маршрутах, тобто до Наводницького мосту (120 руб. і 200 руб. відповідно)¹¹⁰². У 1954 році вартість проїзних на електротранспорт різко знизили: тепер місячні квитки на трамвай, тролейбус і трамвай-тролейбус коштували, відповідно, 27, 36 і 40 рублів. 1 листопада 1957 року іменні проїзні ліквідували, лише дещо збільшивши вартість квитка “трамвай-тролейбус” — до 42 рублів. Такі ціни, з урахуванням реформи 1961 року, протрималися наступні тридцять років (квиток на трамвай-тролейбус-автобус, у нових рублях, коштував 6 руб. 60 коп.), причому після цього були знову знижені (!)¹¹⁰³.

Перехід на єдиний тариф на тролейбусі спричинив зниження кількості пасажирів, що їхали на коротку відстань. У поєднанні з припиненням трамвайного руху на деяких центральних вулицях це призвело до того, що в 1959 році вперше за всі післявоєнні роки кількість пасажирів, перевезених електротранспортом, знизилася. На автобусі мав місце такий самий ефект єдиного тарифу, але він був компенсований збільшенням числа маршрутів. У 1958 році трамвай, тролейбус та автобус перевезли, відповідно, 285,1 млн,

¹⁰⁹⁸ Щоб пасажирам було зручно // Вечірній Київ. 1959. 29 квітня. № 101 (2434). С. 1.

¹⁰⁹⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 26.

¹¹⁰⁰ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 4. Спр. 287. Арк. 14.

¹¹⁰¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 123. Арк. 269.

¹¹⁰² Автобус 1946–1954. URL: http://urbantransport.kiev.ua/ua_211.html

¹¹⁰³ Машкевич С. Трамвайные копейки. Киев, 2004. С. 47–50.

168,1 млн та 48,5 млн пасажирів, у 1959-му — відповідно, 278,9 млн, 167,7 млн та 52,6 млн¹¹⁰⁴.

Отже, основні особливості та тенденції розвитку київського міського транспорту в другій половині 1940-х – 1950-х роках такі:

протягом перших п'яти років було відновлено трамвайний та тролейбусний рух у довоєнному обсязі (за винятком деяких трамвайних ліній, що не підлягали відновленню);

тролейбус частково замінив собою трамвай у центрі, зрештою ж розвивався в західному й південно-західному напрямку (вздовж Брест-Литовського шосе, до аеропорту та Виставки);

розвиток автобусного сполучення, що не прив'язане до рейок і контактної мережі, був найбільш динамічним: маршрути часто додавалися, але часто й ліквідовувалися. Автобус в основному обслуговував околиці з невеликим пасажиропотоком і передмістя, а також грав допоміжну роль в основних транспортних коридорах;

спростили тарифну систему, запровадили уніфікований тариф, незалежний від відстані. Це зробило поїздки на короткі відстані менш вигідними, але користування транспортом у цілому — простішим, як для пасажирів, так і для кондукторів. Окрім цього, зробили експеримент з безкондукторного обслуговування, який визнали вдалим.

4.2. Третя трансформація транспортної системи: поява метро

У 1950-і роки в Києві розпочалось інтенсивне житлове будівництво на лівому березі Дніпра. Відповідно, основним новим завданням, що постало перед транспортною системою в цей період, було забезпечення надійного зв'язку з лівим берегом.

¹¹⁰⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 456. Арк. 191.

Відновленню трансдніпровського трамвайного сполучення перешкоджало те, що був зруйнований міст імені Євгенії Бош, яким трамваї до війни перетинали річку. Наприкінці 1940-х років існував план відновлення дарницької трамвайної мережі як внутрішньорайонної, без зв'язку з основною мережею; земельну ділянку, на якій до війни розташовувався Слобідський трамвайний парк (імені Фрунзе), у нинішньої станції метро “Лівобережна”, надали трамвайно-тролейбусному управлінню під відновлення цього парку¹¹⁰⁵. Однак перевагу віддали раціональнішому рішення — організувати трамвайне сполучення через новий міст, який замінив собою Наводницький міст (і став відомий як міст імені Патона). 30 квітня 1951 року розпочався рух за маршрутом № 28, від Поштової площі до Наводницького перехрестя¹¹⁰⁶. 5 листопада 1953 року відкрили міст імені Патона, а 1 листопада 1954 року маршрут № 28 подовжили через міст до нової кінцевої зупинки на КП (нинішня Дарницька площа)¹¹⁰⁷. 16 жовтня 1955 року цей самий маршрут подовжили до селища ДШК (Дарницького шовкового комбінату)¹¹⁰⁸, 14 лютого 1956 року — до ДШК¹¹⁰⁹ (у нинішньої ст. метро “Лісова”). Таким чином виникла “стрижнева” лівобережна лінія, уздовж проспекту Возз'єднання (Соборності) й Діагональної вулиці (проспекту Гагаріна). Далі лінію Набережним шосе з'єднали другою колією з лінією вулицею Жданова (Сагайдачного), і 1 липня 1957 року маршрут № 28 подовжили від Поштової площі до Контрактової¹¹¹⁰.

30 квітня 1957 року почалась експлуатація відгалуження лівобережної лінії на південь (маршрут № 29, Поштова площа — Дарницький вокзал; печерський маршрут під тим самим номером на той момент уже не існував)¹¹¹¹;

¹¹⁰⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 25. Арк. 196, 326.

¹¹⁰⁶ Нова трамвайна лінія // Київська правда. 1951. 1 травня. № 86 (7873). С. 3.

¹¹⁰⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 214. Арк. 226–227.

¹¹⁰⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 247. Арк. 174.

¹¹⁰⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 278. Арк. 26.

¹¹¹⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 310. Арк. 106.

¹¹¹¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 309. Арк. 59.

26 жовтня додали маршрут № 22 (ДШК — Дарницький вокзал)¹¹¹². 10 лютого 1958 року цю лінію подовжили до Рембази¹¹¹³.

Виключно важливим чинником розвитку лівобережної трамвайної мережі стало відкриття Дарницького трамвайного депо, поблизу Ленінградської (Дарницької) площі. Нове депо стало до ладу 30 грудня 1958 року; перші вагони з нього випустили 1 лютого 1959 року на маршрути № 22, 28 і відкритий у той же день № 31 (Контрактова площа — Рембаза)¹¹¹⁴. Наближеність депо до лівобережних маршрутів позитивно позначилася на їх роботі та стимулювала подальший розвиток лівобережної мережі. 5 листопада 1959 року — знову-таки напередодні свята — відкрили другу південну гілку лівобережної мережі, від Ленінградської площі до ДВРЗ. Сюди пішли маршрути № 32 (Контрактова площа — ДВРЗ) і № 33 (ДШК — ДВРЗ)¹¹¹⁵. Продовження розбудови трамвая на лівому березі — на північ від основної лінії, у напрямку Воскресенського масиву — припало на 1960-і роки.

На правому березі до мосту імені Патона мали підходити дві трамвайні лінії: Набережним шосе і Старонаводницькою вулицею. Однак будівництво другої відклали (лінія Бессарабка — Печерськ була більш пріоритетною)¹¹¹⁶, і трамваї пішли Старонаводницькою лише 1961 року.

Другою важливою рисою еволюції трамвайної мережі в 1950-і роки було продовження відходу трамваїв з центру.

Наприкінці вересня 1956 року в рішенні Київської міськради констатовалося: “У зв’язку з реконструкцією вул. Толстого на відтинку від Червоноармійської до Короленка [нині Володимирська. — С. М.] наявність трамвайних колій не дає змоги розширити проїжджу частину шляху без зносу великої кількості зелених насаджень. Крім того трудящі скаржаться на те, що

¹¹¹² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 310. Арк. 214.

¹¹¹³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 342. Арк. 26.

¹¹¹⁴ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 375. Арк. 1, 5.

¹¹¹⁵ Там само. Арк. 166.

¹¹¹⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 85. Арк. 22, 69.

трамвай по вул. Толстого завдає неспокій громадянам цієї вулиці”¹¹¹⁷. У результаті трамвайний рух від площі Толстого до університету припинили; з 23 жовтня маршрут № 1 почав працювати за скороченою трасою (пл. Богдана Хмельницького — університет)¹¹¹⁸. Однак 1 жовтня 1959 року рух Володимирською вулицею також закрили; маршрут № 1 ліквідували, № 8 — скоротили (Університет — Солом’янка). Наступного дня Володимирською пішов тролейбусний маршрут № 15 (площа Толстого — Урядова площа (Михайлівська площа))¹¹¹⁹. Ще раніше в тому ж 1959 році закрили: 1 квітня — пасажирський трамвайний рух до заводу імені Дзержинського (маршрут № 9 перенаправили на Сталінку, № 15 — до пивзаводу)¹¹²⁰; 30 червня — лінію вулицею Полупанова (Ярославовим валом; маршрути № 2 і 4 вкоротили до Львівської площі)¹¹²¹; у серпні — відрізок лінії кінцевою частиною вулиці Саксаганського (в рамках реконструкції трамвайного вузла на площі Перемоги)¹¹²².

Водночас, у період з кінця 1940-х по кінець 1950-х років було закладено основу для подальших великих змін у структурі київського транспорту. Йдеться, звісно, про будівництво метрополітену.

Ідея швидкісного рейкового міського транспорту у світі виникла в другій половині ХІХ століття. Традиційний транспорт був “прив’язаний” до вулиць, що обмежувало його швидкість, пропускну здатність і надійність (з огляду на вразливість до пробок, від яких уже тоді подекуди страждали великі міста, і до дорожньо-транспортних пригод). Зі зростанням розмірів міст з’явився попит на швидке сполучення транспортними коридорами з надвеликим пасажиропотоком. Так виникла ідея позавуличного транспорту. На поверхні в найбільших містах уже тоді було недостатньо місця для безперервних

¹¹¹⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 276. Арк. 135.

¹¹¹⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 279. Арк. 194.

¹¹¹⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 375. Арк. 145–147.

¹¹²⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 376. Арк. 55.

¹¹²¹ Там само. Арк. 107–108.

¹¹²² За новим маршрутом // Вечірній Київ. 1959. 15 серпня. № 192 (2525). С. 1.

магістралей, тому позавуличний транспорт мав проходити або тунелями, або естакадами. Так у 1863 році в Лондоні з'явився метрополітен (метро)¹¹²³, а в 1868 році в Нью-Йорку — міська залізниця на естакаді (elevated railway)¹¹²⁴. Це ознаменувало зародження швидкісного транспорту (rapid transit), який виправдав себе і став швидко розвиватися.

Провести рейковий транспорт тунелем під центром Києва планували ще наприкінці XIX століття. Щоправда, йшлося не про міський транспорт, а про міжміську залізницю (Петербурзько-Київську). Запланували, що лінія цієї залізниці пройде тунелем від Нижньо-Володимирської вулиці, до Бессарабки, де мали збудувати новий залізничний вокзал, далі під Липками й Царським садом до берега Дніпра, де вона виходила б на поверхню й прямувала на північ, у бік Петербурга, паралельно річці¹¹²⁵. Залізниця через центр міста тунелем — вельми популярна ідея, що дозволяє підвести поїзди до центру, не займаючи при цьому дефіцитну землю. У різні часи так зробили в Нью-Йорку, Берліні, Варшаві, Мадриді, Осло та низці інших великих міст; але в Києві такому проєкту не судилося бути здійсненим.

Перші відомі плани київського “підземного трамвая” датуються осінню 1916 року. Наприкінці вересня голова правління київського відділення Російсько-американської торгової палати повідомив виконуювача обов’язків київського міського голови Федора Бурчака про засідання відділення, на якому розглядалося питання про покращення шляхів сполучення в Києві. Констатовалося, що “за последнее время коммерческая деятельность г. Киева развивается невероятно быстро с чисто американским темпом <...> Между тем, пути сообщения в Киеве развиты чрезвычайно слабо. Существующие в Киеве городские электрические железные дороги совершенно не отвечают своему назначению <...> Единственный способ для развития путей сообщения в г. Киеве — это устройство подземных электрических железных дорог по

¹¹²³ Day, J. R., Reed, J., The Story of London’s Underground (11th ed.). Middlesex, 2010. P. 8, 14.

¹¹²⁴ Fischler, S. The Subway. New York, 1997. P. 17.

¹¹²⁵ К вопросу о центральном железнодорожном вокзале в Киеве // Киевлянин. 1895. 26 сентября. № 266. С. 3.

американському способу. Крім того, підземний трамвай має ряд переваг проти надземного, а саме: 1) дешевизна експлуатації його, 2) швидкість руху і 3) повна безпека”¹¹²⁶. Відтак правління київського відділення палати запропонувало міській управі висловити свій погляд на питання будівництва в Києві підземного електричного трамвая та на залучення до цієї справи американських капіталів¹¹²⁷. (Нагадаємо, що перша лінія метро на американському континенті, у Бостоні, відкрита в 1897 році, є фактично підземним трамваем. На ній використовується рухомий склад трамвайного типу, а збудовані пізніше ділянки виходять на поверхню й функціонують як швидкісний трамвай.) Інженер Ілля Мочало від імені Бюро з підготовки викупу Київської міської залізниці склав доповідь із цього питання, в якій висловив думку, що “[п]редложение <...> как таковое не может встретить возражений”, але спиратися виключно на американський капітал було б помилкою. З точки зору доповідача, місто мало б само розробити проєкт розвитку транспорту, у комплексі з іншими інфраструктурними проєктами, й лише потім запропонувати капіталістам взяти участь у виконанні таких проєктів¹¹²⁸. Київська міська управа приєдналася до цієї думки й у грудні “признал[а] нежелательным приобретать еще нового концессионера” (на додаток до Товариства Київської міської залізниці), ухваливши натомість запропонувати палаті створити підприємство на напівконцесійних засадах, тобто за участі міста і в капіталах, і в прибутку¹¹²⁹. На думку Костянтина Козлова, така пропозиція від міста фактично означала “чемну відмову”¹¹³⁰. Попри це, у січні 1917 року торгова палата знов звернулася до міського голови з проханням надати деякі статистичні дані по Києву, для підготовки статті про перспективи міста. Планувалося, що секретар Київського відділення торгової палати вирушить до США, де лобюватиме ідею метрополітену в Києві серед

¹¹²⁶ Подземные пути сообщения в Киеве // Киев. 1916. 24 сентября. № 969. С. 4.

¹¹²⁷ ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 340. Арк. 327–327зв.

¹¹²⁸ Там само. Арк. 328–331.

¹¹²⁹ К устройству подземной железной дороги в Киеве // Киевлянин. 1916. 6 декабря. № 338. С. 4.

¹¹³⁰ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 13.

тамтешніх підприємців¹¹³¹. Інформація про подальшу долю цього проекту відсутня. Політичні події 1917 року та їх економічні наслідки, звісно, не могли не спричинити його скасування.

Разом із тим, у 1918 році, за влади гетьмана Павла Скоропадського, коли в Києві мала місце відносна (хоч і тимчасова) стабільність, до ідеї будівництва підземної залізниці повернулися ще раз. Цьому непрямо посприяла катастрофічна подія — вибух артилерійських складів на Звіринці 6 червня 1918 року¹¹³², що практично зруйнував цей київський район. Восени того ж року товариш (помічник) міністра шляхів інженер Чубинський в інтерв'ю газеті “Відродження” розповів про плани забудови території, що таким чином “звільнилась”. Мали намір збудувати тут новий урядовий центр, інститути новоствореної Академії наук, центральний ринок тощо. Зважаючи ж на віддаленість району від історичного центру міста, запропонували провести сюди лінію метрополітену. “Грунт Звіринця і взагалі міста Києва, де мають проводити метрополітен, найкращий для цього будування. При таких умовах метрополітен можна поставити краще ніж він стоїть в Парижі, в стані [sic] метрополітенські лінії проходять під Сеною й парижський ґрунт надзвичайно мокрий”, — пояснив Чубинський¹¹³³. Утім, цього разу не дійшло навіть до обговорення потенційного інвестора. В умовах 1919 року, коли міський транспорт ледве працював, про будівництво метрополітену не могло бути й мови.

Новий поштовх ідея будівництва метро отримала після перенесення столиці України до Києва. У липні 1936 року оприлюднили проект, складений завідувачем відділу залізничного руху Інституту транспортної механіки Академії наук УСРР Дульневим. Планувалось, у три етапи, збудувати три лінії загальною довжиною 48,5 км, з яких тільки 9 км — під землею, решта ж — у так званих верхніх тунелях (траса мала йти поверхнею землі та накриватись

¹¹³¹ Ковалинський В. Київські мініатюри. Кн. І. Київ, 2002. С. 225.

¹¹³² Катастрофа в Києве // Киевская мысль. Утренний выпуск. 1918. 7 июня (25 мая). № 69. С. 1–2.

¹¹³³ Новий Київ // Відродження. 1918. 11 вересня (29 серпня). № 134. С. 3.

каркасом-тунелем)¹¹³⁴. У тому самому місяці на засіданні Президії Київської міської ради розглянули дипломну роботу інженера Василя Папазова, випускника Московського інституту інженерів транспорту¹¹³⁵, під назвою “проект Київського Метрополітену”. Відзначили, що “автор вдало розробив <...> напрямки трас, розташування станцій”, і роботу відмітили грошовою премією розміром 1000 рублів¹¹³⁶. Інформація про подальшу долю цих проєктів відсутня.

До питання про метро повернулися ще до закінчення війни. 5 серпня 1944 року ухвалили секретну постанову Ради народних комісарів СРСР № 1035-320с “О строительстве метрополитена в г. Киеве”¹¹³⁷. Створена згідно з постановою Раднаркому УРСР від 17 серпня 1944 року¹¹³⁸ комісія виробила основні положення¹¹³⁹, на основі яких у 1945 році інститут “Діпромісто” склав “Генеральну схему транспорту м. Києва”. Частиною цієї схеми був докладний проєкт метрополітену, що включав три лінії, траси яких практично збігалися з трасами сьогоденних ліній. Характерною особливістю проєкту, в кінцевому підсумку не реалізованого, була ідея про проведення ліній метро в передмістя (Васильків, Ворзель, Бровари): малося на увазі, що метрополітен візьме на себе функцію підвезення населення цих міст на роботу до Києва¹¹⁴⁰.

Восени того ж 1945 року газета “Київська правда” обіцяла киянам: “В 1950 році в Києві буде збудовано першу чергу метро — два діаметри, що, перетинаючись, сполучають Святошино з Дарницею, Деміївку з Подолом — всього 30,5 кілометра”¹¹⁴¹. Як це зазвичай трапляється, оцінка виявилася дещо оптимістичною. Лише у квітні 1949 року наказом Міністерства шляхів сполучення утворили організацію “Київметробуд”¹¹⁴². Улітку того самого року

¹¹³⁴ Проект метрополітена в Києві // Більшовик. 1936. 5 липня. № 155 (973). С. 4.

¹¹³⁵ Випускники МИИТа / в 3-х томах, под ред. Б. А. Лєвіна. Т. 1. 1901–1966 гг. Москва, 2006. С. 65.

¹¹³⁶ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 1. Спр. 8690. Арк. 28–28зв.

¹¹³⁷ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 51а. Д. 850. Л. 16.

¹¹³⁸ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 999. Арк. 79–80.

¹¹³⁹ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 4287. Арк. 4–4зв.

¹¹⁴⁰ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 77. Спр. 209. Арк. 14зв–22.

¹¹⁴¹ Київ у майбутньому // Київська правда. 1945. 13 жовтня. № 202 (6430). С. 4.

¹¹⁴² Київметробуду — 50. Траси в майбутнє / упоряд. В. Ю. Кейбіс, Київ, 1999. С. 7.

заклали перші шахти, а в грудні 1951 року відбулася перша збійка (з'єднання тунелів), між станціями “Арсенальна” та “Дніпро”¹¹⁴³. Однак 7 вересня 1953 року Рада Міністрів СРСР ухвалила секретну постанову № 2356-962с “О прекращении строительства метрополитена в г. Киеве”, мотивуючи її тим, що “это строительство в ближайшие годы не вызывается интересами развития народного хозяйства СССР”. Будівництво законсервували¹¹⁴⁴. Лише 5 липня 1955 року Рада Міністрів розпорядженням № 5252рс ухвалила відновити роботи з будівництва київського метрополітену¹¹⁴⁵.

Геологічні умови будівництва в Києві були вельми несприятливими; ґрунт у багатьох місцях насичений водою, що призводить до утворення так званих пливунів, які при розкритті можуть розпливатися й переміщуватися. Будівництво потребувало застосування нових, подекуди унікальних технологій. У 1957 році запустили механізований прохідницький щит, створений у Києві. Механізація розробки й транспортування ґрунту, монтажу блоків тощо дозволила втричі збільшити швидкість проходження тунелів. Інженерне рішення, до якого вдалися при спорудженні проміжного вестибюля станції “Арсенальна”, застосували вперше в історії світового метробудування. Залізобетонну споруду вестибюля зібрали на поверхні землі, біля нинішньої Арсенальної площі, після чого опустили під землю (виймаючи ґрунт із-під залізобетонного циліндра, підіймаючи його на поверхню через бічну шахту й насипаючи на купол вестибюля згори)¹¹⁴⁶.

До вересня 1958 року завершили проходку тунелів на ділянці “Університет” — “Дніпро”¹¹⁴⁷; остання збійка на найскладнішому перегоні “Вокзальна” — “Університет” відбулася 14 грудня 1959 року¹¹⁴⁸. Отже, до першої черги метрополітену увійшли п'ять станцій (“Вокзальна”,

¹¹⁴³ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 18.

¹¹⁴⁴ ДАК. Ф. Р-1479с. Оп. 4с. Спр. 3с. Арк. 8–17.

¹¹⁴⁵ ДАК. Ф. Р-1479с. Оп. 4с. Спр. 5с. Арк. 1.

¹¹⁴⁶ Світло під землею // Вечірній Київ. 1960. 5 листопада. № 265 (4981). С. 1.

¹¹⁴⁷ Зустріч під землею // Вечірній Київ. 1958. 3 вересня. № 207 (2234). С. 1.

¹¹⁴⁸ Остання збійка // Вечірній Київ. 1959. 14 грудня. № 294 (2627). С. 1.

“Університет”, “Хрещатик”, “Арсенальна”, “Дніпро”). За початковим планом, до неї мали входити також станції “Політехнічний інститут” і “Завод «Більшовик»”, а депо планували побудувати на захід від останньої; лінія у тому районі мала вийти на поверхню, а вагони потрапляли б до депо й на лінію через з’єднувальну гілку, що сполучала б залізницю з трасою метро в районі Залізничного пересічення, біля нинішньої станції метро “Берестейська”. Однак уже під час будівництва плани змінили — тому що пріоритет віддали продовженню лінії метро мостом через Дніпро, на лівий берег¹¹⁴⁹. Через це згадані дві станції вилучили з першої черги, а депо запланували в районі майбутньої станції “Дарниця”, де воно знаходиться й нині. Саме там існує “гейт” — з’єднання лінії метро з залізницею, через який вагони потрапляють до системи метрополітену. Але допоки метромоста через Дніпро й лінії лівим берегом не існувало, треба було знайти технічне рішення, за допомогою якого вагони потрапляли б на підземну трасу.

Рішення стало унікальним у вітчизняній практиці. Під платформою станції “Дніпро”, що знаходиться на естакаді, збудували спеціальний поворотний круг і підйомач. Вагони метро прибували залізницею (з Москви) на станцію Дарниця, де переставлялися на трамвайну колію. По трамвайних коліях, проспектом Возз’єднання, мостом імені Патона та Набережним шосе їх доставляли до станції “Дніпро”. Тут вагон заганяли на підйомач, що підводив його на рівень станційної колії, через отвір в естакаді; звідти вагон потрапляв до тунелю. Поруч зі станцією звели будівлю тимчасового депо, в якій, однак, розміщувалося лише два вагони. Тому на нічний відстій поїзди залишались у тунелях, і там само проводився їх дрібний ремонт.

Перший вагон, № 2136, перевезли з Дарниці на станцію “Дніпро” у ніч на 12 жовтня 1960 року¹¹⁵⁰; за декілька днів доставили решту. 22 жовтня о 5:25 ранку перший пробний поїзд відправився від станції “Дніпро” до станції

¹¹⁴⁹ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 6. Спр. 2711. Арк. 97–98.

¹¹⁵⁰ Вагон метрополітену на трамвайних коліях // Вечірній Київ. 1960. 12 жовтня. № 244 (4960). С. 1.

“Вокзальна”¹¹⁵¹. Від 2 до 5 листопада тривали пробні поїздки, під час яких відвідати станції та проїхати в поїздах мали змогу робітники метробуду й метрополітену¹¹⁵².

Офіційне відкриття першої черги метрополітену відбулося 6 листопада 1960 року. Подію приурочили до 43-ї річниці Жовтневої революції, згідно з усталеною радянською традицією — прив’язувати відкриття об’єктів до свят. Урочиста церемонія відкриття відбулася о 12-й годині в підземному вестибюлі станції “Хрещатик”. Символічну червону стрічку перерізав перший секретар ЦК Компартії України Микола Підгорний¹¹⁵³, після чого два поїзди вирушили в путь — перший від “Хрещатика” до “Дніпра”, звідти до “Вокзальної” й знову до “Хрещатика”, другий — у протилежному напрямку.

Саме ця дата, 6 листопада, увійшла в історію як дата відкриття Київського метрополітену. Втім, звичайні пасажери змогли скористуватися новим транспортом лише за декілька днів. 7 листопада метрополітен працював від 14:00 до 20:00, і відвідати його могли піонери та школярі за талонами, в яких зазначався час та станція посадки. За той день метро відвідало 20 тисяч дітей. 8 листопада, від 9:00 до 20:00, метрополітен відкрили для широкої публіки, але знов-таки тільки за запрошеннями з зазначенням часу та станції; таких запрошень було 35 тисяч. Наступні три дні метрополітен не працював, а 12 листопада о 16:00 розпочався регулярний пасажирський рух. Всі охочі мали можливість проїхати в поїзді, придбавши талон за 50 копійок. Того дня поїзди курсували до 21:00. Наступного дня метрополітен працював від 9:00 до 21:00, а починаючи з 14 листопада — у плановому режимі, від 6:00 до 1:00.

Станції були розраховані на п’ятивагонні поїзди, але в перші роки поїзди склалися з трьох вагонів (довжину поїздів збільшили до чотирьох вагонів 1 червня 1970 року¹¹⁵⁴, до п’яти — наприкінці 1972-го¹¹⁵⁵). Оборотний рейс

¹¹⁵¹ Перший поїзд метро пройшов по трасі // Вечірній Київ. 1960. 22 жовтня. № 253 (4969). С. 1.

¹¹⁵² Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 47.

¹¹⁵³ Метро відкрито! // Вечірній Київ. 1960. 6 листопада. № 266 (4982). С. 1.

¹¹⁵⁴ Мчать голубі експresi // Вечірній Київ. 1970. 1 червня. № 125 (7904). С. 1.

¹¹⁵⁵ Реконструкція на коліях // Вечірній Київ. 1972. 18 квітня. № 91 (8482). С. 2.

тривав 26 хвилин, середня експлуатаційна швидкість становила 37 км/год. На лінію, довжиною 5,2 км, виходило максимально сім поїздів, що забезпечувало інтервал близько 3,5 хвилин¹¹⁵⁶.

Поява метро надала новий імпульс ідеї скорочення трамвайного руху в центрі й не тільки. Згідно з озвученим у 1961 році планом, передбачили зняти близько 50 км трамвайних колій, зокрема: на вулицях Комінтерну та Саксаганського до вулиці Горького; Воровського, Гоголівській, Павлівській, Дмитрівській; на Жданова (Сагайдачного) й Кірова (Грушевського); Брест-Литовському шосе від Керосинної вулиці до Святошина (щоправда, до 1980 року запланували збудувати 137 км нових колій, зокрема до Микільської Слобідки, Броварів, Телички, Саперної Слобідки, Борцагівки, Жулян)¹¹⁵⁷. Більшість запланованих до зняття колій згодом дійсно зняли, а більшість запланованих до побудови — не побудували.

Характерним з точки зору тодішньої транспортної політики стало закриття трамвайної лінії вулицею Кірова, що зв'язувала Поділ і Хрещатик із Печерськом. Маршрут № 16, що там проходив, станом на 1960 рік займав перше місце в місті за пасажиропотоком (27,9 млн пасажирів)¹¹⁵⁸. Але, як і в 1934 році (зняття трамвая з Хрещатика, § 3.3), з'явилося “політичне рішення” про заміну трамвая на одній із найнапруженіших ліній на тролейбус, попри меншу провізну здатність останнього. Тролейбус (маршрут № 20, площа Толстого — Лавра) тут пустили ще в листопаді 1960 року, але попервах цей маршрут не міг працювати на повну потужність, тому що значний ухил на вулиці Кірова для тогочасних тролейбусів був великою проблемою. Тільки з надходженням достатньої кількості нових машин Škoda частоту руху тролейбуса збільшили¹¹⁵⁹, і у квітні 1962 року припинили трамвайний рух. На заміну трамвайному маршруту № 16 запровадили маршрут № 17, з тими

¹¹⁵⁶ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 52–53.

¹¹⁵⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 456. Арк. 476–477.

¹¹⁵⁸ Там само. Арк. 60.

¹¹⁵⁹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 165–173.

самими кінцевими (Червона площа — Печерський міст), але іншою трасою, Набережним шосе й Старонаводницькою вулицею. Новий маршрут був довшим, але внаслідок великої швидкості на Набережному шосе подорож від кінцевої до кінцевої зупинки стала займати навіть менше часу (32 хвилини замість 33)¹¹⁶⁰. Однак, вочевидь, через те, що цей новий маршрут не обслуговував Липки й більшу частину Печерську, він не набув достатньої популярності, і в червні 1964 року його скасували¹¹⁶¹.

Отже, друга половина 1950-х — початок 1960-х років заклали основу для **третьої трансформації** київського транспорту, основна суть якої — поява метрополітену. Будівництво метро розпочалося в 1949 році й затягнулося на 11 років. Причини цьому були як об'єктивні (технічна складність побудови тунелів глибокого закладення за несприятливих геологічних умов), так і суб'єктивно-організаційні (перш за все розпорядження союзної влади про припинення будівництва, яке тривало два роки). Для порівняння, на побудову першої черги московського метрополітену — мілкового закладення, але більшої за довжиною та за нижчого рівня розвитку техніки — пішло 4 роки. Вже під час спорудження київського метро вирішили змінити пріоритети, надавши перевагу будівництву лінії через Дніпро та змінивши локацію майбутнього депо, що спричинило застосування оригінального технічного рішення стосовно подачі вагонів на лінію. Київський метрополітен став до ладу 6 листопада 1960 року.

Еволюція трамвайної мережі в цей період мала дві особливості: продовжилося скорочення трамвайного руху в центрі, що мало місце в перші повоєнні роки, і разом із тим відновили трансдніпровське трамвайне сполучення, цього разу через міст імені Патона. Лівобережну трамвайну мережу збудували в стислі терміни; більшість трамвайних ліній на лівому

¹¹⁶⁰ На міських маршрутах // Вечірній Київ. 1962. 6 квітня. № 82 (5411). С. 3.

¹¹⁶¹ База данных “История киевского транспорта”. URL: http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

березі, що існують сьогодні, з'явилися у другій половині 1950-х — на початку 1960-х років.

Релокація трамвая та поява метрополітену, разом узяті, означали зміну стратегії розвитку київського міського транспорту. Трамвай, що до того часу був беззаперечно основним видом транспорту, мав у близькій перспективі поступитися лідерством метрополітену. У подальші роки ця тенденція отримала логічний розвиток, хоча й для трамвая знайшлася нова роль у транспортній структурі міста.

4.3. Метрополітен і проблема забезпечення транспортом житлових масивів

Особливості еволюції київського транспорту в період з 1960-х по 1980-і роки були обумовлені особливостями динаміки розвитку самого міста. Найважливішою з таких була поява нової форми забудови — житлових масивів. Саме це поставило нові виклики перед транспортною системою й спричинило необхідність нових рішень.

Друга половина ХХ століття в Києві характеризується швидким зростанням населення міста. Площа Києва становила 680 км² у 1950 і 790 км² у 1984 році, населення — 1,1 млн у 1959, 2,2 млн у 1981 та 2,6 млн у 2001-му. Площа зростала не так швидко, бо ще перед Другою світовою війною до меж міста “авансом” включили території, багато з яких не забудовано й до сьогодні. Відповідно, з 1894 по 1940 рік площа Києва збільшилася в 14 разів, тоді як населення — всього в 4 рази¹¹⁶². Тепер же, навпаки, зростання населення стало випереджати зростання площі. Місце для нових мешканців створювалося головним чином шляхом забудови нових районів міста. Йдеться насамперед про житлові масиви (за сучасною напівофіційною термінологією, “спальні райони”) — віддалені від центру місцевості з високою густиною

¹¹⁶² Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 50. С. 111.

населення і, як правило, невеликою кількістю робочих місць. Транспорт, що обслуговує такі масиви, має перш за все забезпечувати їх зв'язок із центром міста — хоча, коли самі масиви сягають значних розмірів, виникає потреба і в локальних маршрутах, всередині самого масиву, і в хордових (з одного масиву на інший). У Києві в період, про який ідеться, стали з'являтися маршрути всіх трьох типів.

Види міського транспорту впорядковані за зростанням пропускної здатності й водночас вартості будівництва таким чином: автобус — тролейбус — трамвай — метро. Автобус менш економічний і екологічний, ніж тролейбус, але прокласти автобусний маршрут набагато простіше. Тому, загалом кажучи, розвиток транспортного сполучення з житловим масивом може відбуватись у чотири етапи: на першому етапі туди приходить автобус; на другому на допомогу йому та/або замість нього будується тролейбус; на третьому — трамвай; нарешті, якщо розмір масиву це виправдовує, на четвертому етапі будується метро. Однак часто трапляються відхилення від цього “класичного” сценарію, обумовлені як об'єктивними, так і суб'єктивними чинниками: якісь з етапів можуть пропускатись або мінятися місцями. Нижче ми докладно розглянемо різні сценарії, що мали місце в Києві.

Масштабне будівництво житлових масивів було предметом постанови ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР “О развитии жилищного строительства в СССР”¹¹⁶³ від 31 липня 1957 року, в одному з пунктів якої йшлося про “необходимость осуществления жилищного строительства на свободных территориях, без сноса существующих строений и преимущественно крупными массивами”. На початку 1960-х років житлові масиви на вільних від забудови територіях становили понад 50 % нового житлового будівництва в Києві¹¹⁶⁴.

¹¹⁶³ О развитии жилищного строительства в СССР : Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, принятое 31 июля 1957 г. Москва, 1957. 22 с.

¹¹⁶⁴ Шулькевич М. М., Дмитренко Т. Д. Киев. Архитектурно-исторический очерк. 6-е изд. Киев, 1982. С. 158.

Першим житловим масивом у Києві став Першотравневий, розташований ближче за інші, новіші, до центру міста (район Чоколівського бульвару, вулиць Ушинського, Єреванської, Уманської). Його будівництво розпочалося в 1956 році. Основна магістраль, що з'єднує цей район із центром — Повітрофлотський проспект, по якому вже в 1950 році існувало автобусне сполучення¹¹⁶⁵, а 1952 року, як згадувалося в § 4.1, там провели тролейбусну лінію, з маршрутами № 8 і 9. Для сполучення безпосередньо з масивом 15 квітня 1960 року відкрили тролейбусний маршрут № 17 (Хрещатик — Першотравневий масив), який об'їжджав масив за одностороннім кільцем (вул. Авіації — пл. Космонавтів — Єреванська вул. — Курська вул.)¹¹⁶⁶. Довгий час цей масив з'єднував із центром міста й Подолом також автобусний маршрут № 71 (вул. Ушинського — Рибальський півострів). Це був один з небагатьох автобусних маршрутів, що проходили через історичний центр Києва (Володимирську вулицю, площу Богдана Хмельницького (Софійську), Хрещатик), і, ймовірно, єдиний у київській історії, якому було присвячено вірш. “Нижеобозначенной // трассой едет автор: // Рыбачий полуостров — // площадь Космонавтов. // Взятые бумажные // важные билеты, // едут, едут граждане // на свои планеты”, — писав київський поет і письменник Микола Ушаков у 1965 році у вірші “Автобус 71 (Київ)”¹¹⁶⁷. Цей маршрут був закритий на початку ХХІ століття.

З огляду на відносну близькість Першотравневого масиву до центру, вже на ранньому етапі з'явився хордовий тролейбусний маршрут, що зв'язував його не з центром, а з іншими районами Києва — № 19 (Першотравневий масив — Кабельний завод), відкритий 12 вересня 1960 року¹¹⁶⁸. Згодом основною трасою масиву, бульваром Леніна (Чоколівським), пустили тролейбусний маршрут № 22 (вул. Щусєва — Севастопольська площа,

¹¹⁶⁵ І ось минуло три роки // Київська правда. 1950. 21 листопада. № 232 (7759). С. 3.

¹¹⁶⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 410. Арк. 64.

¹¹⁶⁷ Ушаков Н. Стихотворения и поэмы [Библиотека поэта]. Москва, 1980. С. 428.

¹¹⁶⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 410. Арк. 168.

20 грудня 1967 року¹¹⁶⁹). Ці маршрути, з певними модифікаціями (зокрема, маршрут № 22 подовжено до аеропорту Жуляни), існують і сьогодні. Пізніше з'явилися інші маршрути як Повітрофлотським проспектом (тролейбусний № 40), так і Чоколівським бульваром (тролейбусні № 21, 30, автобусний № 17, згодом замінений на троллейбусний № 42), проспектом і бульваром (автобусний № 69), хоча жоден із них не проходить всередині масиву.

Отже, Першотравневий масив, що за нинішніми мірками ніяким чином не є великим, являє приклад того, як транспортне забезпечення масиву обмежилось другим етапом (тролейбус). Тут міг би існувати також трамвай: як згадувалось у § 2.3, 1918 року нинішнім Повітрофлотським проспектом, приблизно до Севастопольської площі, пролягала Кадетська (Артилерійська) трамвайна лінія, а в 1920-х роках обговорювали ідею відновити трамвайне сполучення в цьому районі, подовживши новозбудовану лінію, що сягала Солом'янської площі, до Чоколівки (§ 3.2). Але цю ідею не реалізували. З іншого боку, планом побудови четвертої (Подільсько-Воскресенської лінії) метро передбачено, що в перспективі ця лінія пройде під Повітрофлотським проспектом, через Солом'янську та Севастопольську площі, до аеропорту Жуляни. Однак це не є справою близького майбутнього.

На південний захід від Першотравневого розташований житловий масив Відрадний (на місці однойменного хутора, що виник у 1914 році). Основна забудова цього масиву відноситься до 1957–1963 років¹¹⁷⁰; за той період площа забудови тут сягнула близько 3,5 км², а населення — 60 тисяч. Автобуси туди (і далі на захід, до Борщагівки) ходили вже на початку 1950-х років (маршрут № 9, від площі Перемоги¹¹⁷¹). Плануючи забудову масиву, одночасно передбачили лінію трамвая до нього; серед іншого, з цією метою в 1959 році розпочали будівництво шляхопроводу через Брест-Литовський проспект на

¹¹⁶⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 639. Арк. 242–243.

¹¹⁷⁰ Киев. Энциклопедический справочник / Под ред. А. В. Кудрицкого. Киев, 1985. С. 458.

¹¹⁷¹ <http://www.mashke.org/kyevtram/history/schemes/1952-routes-bus/1952-bus.gif>

Залізничному пересіченні¹¹⁷². З січня 1961 року відкрили першу чергу трамвайної лінії в бік Відрадного, до тимчасової кінцевої зупинки Медмістечко¹¹⁷³ (на перетині нинішніх Борщагівської вулиці й бульвару Вацлава Гавела), куди пішов маршрут № 7, від залізничного вокзалу. У січні 1963 року цю лінію подовжили до нинішньої кінцевої біля Автогенного заводу¹¹⁷⁴. 9 березня 1967 року до Медмістечка провели тролейбус маршруту № 21, Індустріальною й Борщагівською вулицями¹¹⁷⁵. Наприкінці 1976 року відрізок цієї лінії Борщагівською вулицею закрили¹¹⁷⁶ через будівництво тут лінії швидкісного трамвая (про що докладніше йдеться далі). Це був єдиний в історії Києва випадок заміни тролейбусного сполучення трамвайним. Нарешті, 1 липня 1977 року відкрили тролейбусну лінію проспектом Чубаря (Відрадним проспектом), куди спрямували маршрут № 21¹¹⁷⁷ (тепер там ходить маршрут № 27). Отже, завдання забезпечення Відрадного транспортом розв'язали за допомогою трамвая й тролейбуса.

У західній частині Києва розташовані житлові масиви Нивки (забудова почалася з 1965 року), Академмістечко (друга половина 1950-х — 1960-і) і Новобіличі (друга половина 1970-х років). Ці райони традиційно зв'язувалися з центром Києва через Брест-Литовське шосе, уздовж якого вони й виникли. Як сказано раніше, трамвайна лінія по шосе до Святошина була в 1924 році включена до загальної системи міського трамвая (§ 3.2), а наприкінці 1940-х — на початку 1950-х років на допомогу трамваю тут прийшов тролейбус (§ 4.1). Згодом же основним видом транспорту на цьому напрямку став метрополітен. 5 листопада 1963 року — знову напередодні радянського свята — стала до ладу друга черга першої лінії метро, з двома станціями, “Політехнічний інститут” і “Завод “Більшовик”” (нині “Шулявська”)¹¹⁷⁸.

¹¹⁷² Хутір? Тільки назва лишилась // Вечірній Київ. 1958. 31 грудня. № 306 (2333). С. 4.

¹¹⁷³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 448. Арк. 1.

¹¹⁷⁴ Пробні рейси. Трамвай у Відрадному // Вечірній Київ. 1963. 2 січня. № 1 (5635). С. 1.

¹¹⁷⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 639. Арк. 77–78.

¹¹⁷⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 993. Арк. 200, 202.

¹¹⁷⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1077. Арк. 191.

¹¹⁷⁸ Друга дільниця метро відкрита! // Вечірній Київ. 1963. 5 листопада. № 263 (5897). С. 1.

6 листопада 1971 року — п'ята черга цієї самої лінії, з трьома станціями: “Жовтнева” (“Берестейська”), “Нивки”, “Святошин”¹¹⁷⁹. Паралельно з цим розвивався тролейбусний рух у цьому районі. 2 січня 1967 року стала до ладу тролейбусна лінія на північ від Брест-Литовського проспекту, вулицею Щербакова (нині Щербаківського), основної магістралі Нивок (маршрут № 5)¹¹⁸⁰; 6 листопада 1985 року — на захід проспектом, до Чорнобильської вулиці, тобто на масив Новобіличі (маршрут № 7)¹¹⁸¹. Разом із тим трамвайну лінію по Брест-Литовському проспекту, по ходу реконструкції самого проспекту, у кілька етапів ліквідували (1978–1982 роки). Так склалася сучасна транспортна схема на західному напрямку: стрижневу роль відіграє метро (у 2003 році продовжене до сьогоднішньої кінцевої “Академмістечко”), допоміжну — тролейбуси (окрім уже названих, сьогодні існують маршрути № 39 і 41, відкриті в тому ж 2003 році¹¹⁸², що зв'язують, різними шляхами, лінію метро з лінією швидкісного трамвая, яка проходить південніше).

На північ від Нивок і на північний схід від Новобіличів розташований житловий масив Виноградар (друга половина 1970-х років). Особливість сполучення з цим районом — у тому, що міський електротранспорт до нього підвели з двох напрямків, оскільки це дозволила географія міста. 30 грудня 1978 року стало до ладу продовження тролейбусної лінії від Нивок на північ, вулицею Маршала Гречка, до кінцевої зупинки “Проспект Свободи” (маршрут № 26¹¹⁸³), що забезпечило зв'язок нового масиву з лінією метро. Однак цього транспортного коридору було недостатньо. День у день через десять років, 30 грудня 1988 року, нова тролейбусна лінія прийшла на Виноградар з південного сходу (маршрут № 25), зв'язавши його, таким чином, з Куренівкою і станцією метро “Петрівка” (“Почайна”)¹¹⁸⁴. З продовженням третьої лінії

¹¹⁷⁹ Благо народу — найперша турбота партії // Вечірній Київ. 1971. 7 листопада. № 262. С. 1–2.

¹¹⁸⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 193.

¹¹⁸¹ Там само. С. 285.

¹¹⁸² Там само. С. 402–403.

¹¹⁸³ Там само. С. 273.

¹¹⁸⁴ Там само. С. 318.

метро на північний захід (до станції “Сирець”, відкритої у 2004 році) Виноградар пов’язаний тролейбусним сполученням з усіма трьома лініями метро. Сьогодні існує проєкт продовження метро на сам масив.

“Класичний” сценарій розв’язання транспортної задачі було втілено в Києві у випадку з житловим масивом Оболонь (друга половина 1970-х років). Першим транспортом тут стали автобуси (маршрути № 89, 91, 93), які зв’язали Оболонь із Куренівкою через Лугову вулицю й далі зі станцією метро “Завод «Більшовик»”¹¹⁸⁵. Після відкриття наприкінці 1976 року Московського (Північного) мосту через нього запустили автобусний маршрут № 100 з Оболоні на Воскресенський масив. Ще до того, у 1975 році, на Оболонь прийшов трамвай: лінія Резервною вулицею (маршрут № 11) сполучила масив, що будувався, з тією самою Куренівкою та з Подолом¹¹⁸⁶. У 1978 році стала до ладу друга черга оболонського трамвая (маршрут № 16, на північ Оболоні)¹¹⁸⁷. При цьому, паралельно з забудовою самого масиву, велися роботи з подовження сюди другої лінії метро. У 1980 році поїзди пішли до станції “Проспект Корнійчука” (нині “Оболонь”), у 1982 році — до нинішньої кінцевої “Героїв Дніпра”. Наявність метро значною мірою розв’язує транспортну проблему на Оболоні. Проте, починаючи з другої половини 1990-х років, цей масив отримав, поряд із трамвайним, непогано розвинене тролейбусне сполучення. Тролейбусні маршрути ведуть звідси на захід, до Куренівки, Виноградара та Мінського масиву (№ 24, 32), на південь, до станції метро “Почайна” (№ 34); зовсім недавно з’явився маршрут, що зв’язав Оболонь з Троєщиною (№ 47); нарешті, є внутрішньомасивний маршрут (№ 44) — подовжена версія колишнього трамвайного маршруту № 4. Таким чином, трамвай на Оболоні поступився значною частиною свого колишнього пасажиропотоку тролейбусу.

¹¹⁸⁵ <http://www.mashke.org/kiyvtram/history/schemes/1975-scheme/1975-Scheme.jpg>

¹¹⁸⁶ Трамвай прийшов на Оболонь // Вечірній Київ. 1975. 9 жовтня. № 236 (9542). С. 1.

¹¹⁸⁷ Сталеві маршрути Оболоні // Прапор комунізму. Київ, 1978. 2 липня. № 154. С. 4.

На протилежному кінці міста розташований житловий масив Теремки (кінець 1970-х років). Між центром Києва й Теремками є район, який зазвичай називають “Виставка”: у середині 1950-х років тут, на місці колишнього хутора Червоний Трактир, збудували Сільськогосподарську виставку, яка пізніше змінила кілька назв (§ 4.1), і тоді ж у цю місцевість провели тролейбусну лінію проспектом 40-річчя Жовтня (Голосіївським)¹¹⁸⁸. У 1966 році склали проєкт продовження сюди трамвайної лінії від Голосіївської площі Васильківською вулицею. Новою кінцевою маршрутів № 9, 10, 24 мала стати Виставка (що на той час називалася “Виставка передового досвіду народного господарства УРСР”, або ВПДНГ). Передбачалося, що ці трамвайні маршрути обслуговуватимуть як уже наявні житлові райони, так і майбутнє університетське містечко й житловий масив Теремки. Прогнозований пасажиропотік, таким чином, цілком виправдовував будівництво трамвая¹¹⁸⁹. Однак цьому проєкту не дали ходу, оскільки вже наприкінці 1960-х років визначили, що “незабаром” тут з’явиться метро, тож у трамваї не буде необхідності¹¹⁹⁰. Метро на Теремки дійсно прийшло — але майже на півстоліття пізніше. Відзначимо, що проміжним розв’язанням транспортної проблеми Теремків і, частково, району Виставки (нових корпусів університету), з 1985 до середини 1990-х років, був експресний автобусний маршрут № 80, що починався від тодішньої кінцевої станції метро “Дзержинська” (“Либідська”). Протягом 4,5 кілометрів, від Московської площі до Виставки, він не робив жодної зупинки, що було досить нетипово для Києва (докладніше про цей маршрут див. § 4.5). Старіший маршрут, № 38, що зв’язував старий і новий кампуси університету та підходив до нових корпусів з боку Васильківської вулиці, не був експресом і тому йшов значно повільніше.

¹¹⁸⁸ Машкевич С. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 — кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. 2015. № 49. С. 68–79.

¹¹⁸⁹ ДАК. Ф. Р-6. Оп. 3. Спр. 4167. Арк. 12–14.

¹¹⁹⁰ Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття: основні тенденції та проблеми // Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи. Конін – Ужгород – Дрогобич, 2018. С. 37–38.

З другої половини 1960-х років почалось інтенсивне житлове будівництво на Лівому березі. Транспортне забезпечення цих нових районів базувалося на двох основних транспортних коридорах, що пролягають від мостів через Дніпро та сходяться в східній частині київського лівобережжя: північному — Броварським проспектом (нагадаємо, що до Другої світової війни саме тут проходила лінія трамвая на Бровари), південному — проспектом Возз'єднання (Соборності), Діагональною вулицею (проспектом Гагаріна) та вулицею Попудренка, а також хордовому транспортному коридорі з півночі на південь (від Воскресенського масиву через Ленінградську (Дарницьку) площу до Старої Дарниці). Першим із цих коридорів пролягла лінія метро, двома іншими — трамвайні лінії. (Транспортний коридор, що починається від Південного мосту, який виник пізніше, розглянемо окремо.)

На 1961–1968 роки припадає забудова Воскресенського масиву, що виник на місці колишньої Воскресенської Слобідки (назва походить від Воскресенської церкви на Подолі, яка в XVI столітті володіла цими землями; певний час ця місцевість була також відома як Губернаторська Слобідка)¹¹⁹¹, на північ від Броварського проспекту. Зважаючи на відносну віддаленість цього масиву, сюди одразу запланували прокласти трамвай. 5 листопада 1963 року відкрили трамвайну лінію до нової кінцевої зупинки “Воскресенська слобідка” (нинішня назва зупинки — “Бульвар Перова”), куди пішов маршрут № 21, від Червоної площі¹¹⁹². 1 вересня 1964 року на цю саму кінцеву спрямували маршрут № 27, від Бессарабки (Палацу спорту), що два роки перед тим ходив до ДШК¹¹⁹³. Втім, на черзі було запровадження зв'язку цього масиву з лінією метро, що дозволило б різко скоротити час подорожі звідси до центру міста. Зазначимо, що не пізніше початку 1964 року з'явилась ідея прокласти транспорт нового для Києва типу — монорейкову дорогу, від станції метро “Гідропарк”. Вона мала б обслуговувати зону відпочинку

¹¹⁹¹ Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Київ, 2003. С. 18.

¹¹⁹² Новини міського транспорту // Вечірній Київ. 1963. 5 листопада. № 263 (5897). С. 2.

¹¹⁹³ База даних “История киевского транспорта”. URL: http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

(Труханів і Долобецький острови на Дніпрі)¹¹⁹⁴, але водночас запланували, що від Труханова острова цей транспорт піде на Воскресенську Слобідку. Постанову про проектування такої дороги ухвалила Рада Міністрів УРСР у тому ж 1964 році; планували ввести її в дію в першому півріччі 1967 року¹¹⁹⁵. Але цей проєкт не реалізували.

Третю чергу першої лінії метро, з трьома станціями (“Гідропарк”, “Лівобережна”, “Дарниця”), що перетнула Дніпро новим мостом (який отримав назву Міст метро) та пройшла поверхнею, паралельно Броварському проспекту, здали в експлуатацію до вже традиційної дати — 5 листопада 1965 року¹¹⁹⁶. Як і раніше, тут застосували нові технічні рішення: зокрема, Міст метро став першим в СРСР спорудженим за багатопрольотною ааточно-консольною системою зі збірних залізобетонних блоків. Відкриття нової ділянки одразу ж призвело до зростання пасажиропотоку метрополітену більш ніж на 50 %: якщо протягом чотирьох днів напередодні відкриття трьох нових станцій послугами метро скористалися в середньому близько 140 тисяч пасажирів на день, то протягом чотирьох днів після їх відкриття — мільйон пасажирів, тобто 250 тисяч на день¹¹⁹⁷. Водночас із новою ділянкою здали в експлуатацію перше постійне депо метрополітену — “Дарниця”, на південь від лінії, неподалік однойменної станції. У цьому самому депо став до ладу гейт — з’єднувальна гілка між залізницею та метрополітеном, за допомогою якої вагони метро тепер могли потрапляти безпосередньо на лінію. Відтак відпала необхідність у поворотному колі під станцією “Дніпро”, і його згодом демонтували.

У той же день, 5 листопада, з’явилося ще одне нове для Києва рішення — тимчасова трамвайна лінія, що була безпосереднім продовженням лінії метро. Подібна практика, коли трамвай використовується як транспорт, що не

¹¹⁹⁴ Київ крокує // Вечірній Київ. 1964. 18 січня. № 15. С. 2.

¹¹⁹⁵ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 6. Спр. 3753. Арк. 3, 8.

¹¹⁹⁶ Голубі експреси мчать через Дніпро // Вечірній Київ. 1965. 6 листопада. № 263 (6512). С. 1.

¹¹⁹⁷ Метрополітенівський мільйон // Вечірній Київ. 1965. 10 листопада. № 265 (6514). С. 1.

просто підвозить до метро, а починається від кінцевої станції метро й прямує далі тим самим транспортним коридором (покриваючи його віддалену частину, де пасажиропотік не виправдовує продовження лінії метро), існує у світі й сьогодні — наприклад, у Бостоні, де лінія швидкісного трамвая починається від кінцевої станції метро Ashmont і доходить до станції Mattapan; у Мехіко-Сіті, де лінія Tren Ligero (легкого рейкового транспорту, швидкісного трамвая) починається від кінцевої станції метро Tasqueña та прямує до станції Xochimilco. У нашому випадку на момент відкриття трамвайної лінії було відомо, що метро незабаром буде подовжено, і необхідність у трамваї на цій ділянці (західна частина вулиці Попудренка) мине. Втім, питання зв'язку нових районів лівого берега з метро ставало дедалі актуальнішим, отже вирішили збудувати тимчасову трамвайну лінію, яка починалася від станції метро “Дарниця”. Основним маршрутом на цій лінії став новий № 34, до Воскресенського масиву, на якому встановили інтервал руху дві хвилини; додатковими — № 29 до Червоного хутору та № 33 до ДВРЗ, що існували раніше й були сюди перенаправлені¹¹⁹⁸.

4 жовтня 1968 року стала до ладу четверта черга першої лінії метро, з новою кінцевою станцією “Комсомольська” (“Чернігівська”)¹¹⁹⁹. (За оборотним тупиком цієї станції побудували пункт технічного обслуговування — своєрідне “міні-депо”, в якому проводили техогляд і дрібний ремонт поїздів; це полегшило роботу депо “Дарниця”.) Відтак одпала необхідність у тимчасовій трамвайній лінії вулицею Попудренка, і 1 листопада її закрили. Південною кінцевою маршруту № 34 стала Ленінградська площа — таким чином, він перетворився на коротку версією маршрутів № 21 і 27 (у такому вигляді, як виявилось, у ньому було мало користі, і невдовзі його закрили), північною кінцевою маршруту № 29 — нове кільце на Миропільській вулиці, № 33 — Воскресенський масив¹²⁰⁰ (однак останній швидко скоротили до

¹¹⁹⁸ Нові дарницькі маршрути // Вечірній Київ. 1965. 6 листопада. № 263 (6512). С. 4.

¹¹⁹⁹ Експреси йдуть до “Комсомольської” // Вечірній Київ. 1968. 4 жовтня. № 234 (7402). С. 1.

¹²⁰⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 669. Арк. 17.

Миропільської¹²⁰¹ — вочевидь, тому, що його основною ціллю було обслуговування районів південніше лінії метро).

Наявність двох транспортних коридорів — північного з метро та південного з трамваєм — дозволила від самого початку забезпечити транспортом два житлових масиви, що розташувалися поблизу від цих коридорів. Масив Русанівка (основна забудова протягом 1964–1974 років) створювався як “взірцевий житловий масив”). Його особливістю є те, що він цілком розташований на штучно намитому острові, на 3–5 метрів вище рівня води. (У 1964 році встала до ладу гребля Київської ГЕС, що дозволило регулювати рівень води в Дніпрі й таким чином практично усунуло проблему повеней у Києві — отже, такої висоти над водою тепер було досить.) Від лівого берега цей острів відокремлено штучним обвідним каналом; отже, острів має форму приблизно півкола (діаметр — Русанівська набережна, окружність — вулиця Ентузіастів). Південна частина Русанівки знаходилась у пішохідній доступності від трамвайної лінії проспектом Возз’єднання (тут збудували пішохідний міст через канал). Для сполучення масиву з метро запустили автобусні маршрути від станції “Лівобережна” — № 48 і 49 (вулицею Ентузіастів і Русанівською набережною, відповідно¹²⁰²; існував також маршрут № 77, що починався від “Лівобережної”, проходив Русанівку транзитом та перетинав Дніпро мостом імені Патона¹²⁰³). Це задовільно забезпечило транспортом цей відносно невеликий за розміром масив.

У 1966–1975 роках збудували житловий масив Березняки, на місці однойменного хутора та Кухмістерської слобідки¹²⁰⁴. Значна його частина також була розташована в пішохідній доступності від трамвайної лінії проспектом Возз’єднання; решту масиву зв’язали з тією самою лінією та

¹²⁰¹ Київ. Картохема [станом на 15 листопада 1968].

URL: <http://www.mashke.org/kyevtram/history/schemes/1969/1969-map.jpg>

¹²⁰² Київ. Картохема [станом на 15 вересня 1970].

URL: <http://www.mashke.org/kyevtram/history/schemes/1970/1970-Map.jpg>

¹²⁰³ Київ. Картохема [станом на 15 листопада 1968].

URL: <http://www.mashke.org/kyevtram/history/schemes/1969/1969-map.jpg>

¹²⁰⁴ Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Київ, 2003. С. 7–8, 38.

станцією метро “Лівобережна” автобусами (маршрути № 49, 87, 95)¹²⁰⁵. Південна частина цього масиву знаходиться неподалік від станції електрички “Лівий берег” (втім, роль електрички як міського транспорту в Києві була і є вельми обмеженою).

Нарешті, 5 грудня 1979 року здали в експлуатацію шосту чергу першої лінії метро, зі станцією “Піонерська” (“Лісова”)¹²⁰⁶; пункт технічного обслуговування, що розташовувався за “Комсомольською”, розібрали й побудували за новою станцією. Це дало змогу покращити транспортне сполучення Лісового масиву, забудованого протягом 1965–1973 років (південна його частина спочатку мала назву “Водопарк”)¹²⁰⁷: автобусні маршрути, що його обслуговували (№ 66, 81), перед тим починалися від станції “Комсомольська”, яка розташована далі від масиву, а тепер були переведені на нову кінцеву, біля “Піонерської”; також запровадили новий автобусний маршрут № 33¹²⁰⁸.

У Додатку И.1 перераховано дати відкриття всіх станцій першої лінії метро.

Отже, основною транспортною проблемою Києва в період 1960-х — 1980-х років було забезпечення міським транспортом житлових масивів різних розмірів. Класичний сценарій розв’язання цієї проблеми — послідовне проведення туди видів транспорту, починаючи з такого, що обслуговує мінімальні пасажиропотоки (автобус), продовжуючи електротранспортом, що здатний впоратися з більшими потоками (тролейбус, трамвай), і на останньому етапі, якщо в цьому є необхідність — прокладка метро. Прикладом саме такої послідовності дій, які можна вважати за своєчасні, стала еволюція міського транспорту на Оболоні: синхронно з завершенням основної частини будови

¹²⁰⁵ Київ. Картосхема [станом на 1 січня 1975].

URL: <http://www.mashke.org/kiytram/history/schemes/1975-scheme/1975-Scheme.jpg>

¹²⁰⁶ З днем народження, “Піонерська”! // Вечірній Київ. 1979. 6 грудня. № 279 (10797). С. 1.

¹²⁰⁷ Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Київ, 2003. С. 41.

¹²⁰⁸ Київ. Картосхема [станом на 20 березня 1981].

URL: <http://www.mashke.org/kiytram/history/schemes/1981/1981-map.jpg>

масиву туди, уздовж центральної осі самого масиву, підвели метро. Транспортне забезпечення перших житлових масивів на Лівому березі (Воскресенка, Русанівка, Березняки, Лісовий) можна також вважати за адекватне: до них підводилось метро та/або транспорт, що підвозить до метро, в цілому своєчасно. Відзначимо також унікальний випадок, коли до станції метро “Дарниця” підвели тимчасову трамвайну лінію, попри те, що метро на цьому самому відтинку вже було заплановано (і дійсно з’явилося там через три роки).

В інших випадках масиви, які “заслужували” на метро, отримали його з великим запізненням (Теремки) або не отримали зовсім (Виноградар). Зрештою, на житлові масиви меншого розміру метро не підводилося — обмежувалися проведенням туди транспорту (автобуса чи тролейбуса, рідше трамвая), що підвозив до метрополітену (Відрадний) або безпосередньо до центру (Першотравневий).

4.4. Друга лінія метро й швидкісний трамвай

Хоча в другій половині 1970-х років тривало будівництво останнього відрізка лівобережної частини першої лінії метро, основні зусилля Київметробуду ще від початку 1970-х років концентрувалися на побудові другої лінії.

Як сказано раніше (§ 2.1), транспортний коридор “північ-південь” сформувався ще в позаминулому столітті. Саме цим коридором пролягли перші лінії всіх наземних видів транспорту: диліжансів, конки, електричного трамвая, автобуса (обидва рази, до й після революції), тролейбуса. Те, що перша лінія метро пройшла не тут, пояснюється певним перерозподілом пасажиропотоків (актуальних та передбачуваних) у повоснні роки — зокрема, перспективою будівництва нових житлових масивів. Однак друга лінія метрополітену ще від 1930–1940-х років фігурувала в проектах, а на початку

1960-х років питання її побудови, з точки зору керівників Української РСР, набуло актуальності.

Подібні питання тоді вирішувались тільки на рівні вищих органів СРСР (у компетенції котрих було й фінансування проєктів такого масштабу). У 1961 році Рада Міністрів УРСР обґрунтувала необхідність негайно розпочати проєктування другої лінії, від Контрактової до Горіхуватської (Голосіївської) площі, таким чином: “Линия второй очереди Киевского метрополитена, проходя через центр города[,] связывает два промышленных района Курневку и Сталинку, не имеющих между собой прямой транспортной связи. Центральный участок трассы этой линии проходит вдоль улиц Крещатик и Красноармейская, которые уже в настоящее время насыщены всеми видами наземного транспорта в связи с большими пассажиропотоками. С ростом пассажиропотоков в последующие годы не представляется возможным обеспечить их средствами наземного транспорта по этому направлению. На этом же направлении находится Владимирский спуск, связывающий Подольский район с [sic] центром города, который, имея большие уклоны[,] не позволяет эффективно использовать средства наземного транспорта”¹²⁰⁹. Дійсно, після зняття трамвая з Хрещатика в 1934 році та з Червоноармійської вулиці в 1948 році основним видом транспорту тут був тролейбус. Наприкінці 1950-х років пропускна спроможність двох транспортних вузлів у коридорі “північ-південь” — площі Сталіна (Європейської) та площі Льва Толстого — була практично вичерпана. Тролейбуси проходили тут раз на 30–40 секунд¹²¹⁰.

Однак Держекономрада Союзу РСР, розглянувши пропозицію Києва, дійшла висновку: “В настоящее время не имеется достаточных технико-экономических обоснований для определения[,] на каких участках в г. Киеве в последующем необходимо производить строительство метрополитена. Требуется также проверка возможностей перевозки пассажиров в район, где

¹²⁰⁹ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 24. Спр. 5354. Арк. 49.

¹²¹⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 174.

намечается строительство линии метрополитена[,] другими видами городского транспорта”. Враховуючи й те, що тоді повним ходом ішла побудова другої черги першої лінії метро (до станції “Завод «Більшовик»”), а в 1961 році також розпочали будувати трансдніпровську дільницю, Держекономрада визнала недоцільним розпочинати проєктування другої лінії — у тому числі з фінансової точки зору¹²¹¹.

У 1964 році планова комісія Київради фактично продублювала справедливу аргументацію Ради Міністрів трирічної давнини, констатувавши, що наземний транспорт не може адекватно обслужити великі пасажиропотоки на напрямках Хрещатик — Поділ і Хрещатик — Виставка. Запропонували передбачити будівництво першої черги другої лінії (Хрещатик — Автовокзал) на 1966–1970 роки; дільниця Хрещатик — Поділ мала будуватись у другу чергу¹²¹². Як згадувалося в § 4.3), існував план продовження трамвайної лінії від Голосіївської площі до Виставки, але від цієї ідеї відмовились на тій підставі, що “найближчим часом” туди мало піти метро. Згідно з семирічним планом (на 1964–1971 роки), станом на 1970 рік друга лінія мала сягнути довжини в 9 км — від Куренівки до автовокзалу¹²¹³.

Але ще до початку будівництва північну частину траси майбутньої лінії змінили. Відпочатково планувалося, що лінія піде на Куренівку, приблизно під вулицями Фрунзе (Кирилівською) та Вишгородською. Північніше від Контрактової площі мали розміститися три станції — “Заводська” (у подільській промзоні), “Петропавлівська” (на однойменній площі) та “Площа Шевченка”. Звідси й походить назва цієї лінії — Куренівсько-Червоноармійська, яку вона мала ще недавно, до перейменування, і яка ніколи не відповідала її реальному трасуванню. Зміну траси спричинили плани будівництва житлового масиву Оболонь, до якого, замість Куренівки, й

¹²¹¹ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 24. Спр. 5354. Арк. 46–47.

¹²¹² Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 116.

¹²¹³ Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва (лекція інженера Пивовара В. Л.). Київ, 1966. С. 26.

спрямували цю лінію. Її будівництво розпочалось у 1970 році на площі Калініна (Майдан Незалежності) у напрямку Подолу. Двома роками пізніше почали прокладати тунелі на Подолі, від Поштової до Червоної (Контрактової) площі, під вулицею Жданова (Сагайдачного). Уперше в київській практиці це робилось відкритим способом (cut and cover). Одним із наслідків стало переміщення трамвайної лінії, що існувала на цій вулиці від 1891 року, на паралельну Братську вулицю¹²¹⁴ (рух вулицею Жданова припинився 2 вересня 1972 року¹²¹⁵). Робилося це тимчасово, з розрахунком, що по завершенні будівництва метро трамвайні колії повернуть на колишнє місце. Але виявилось, що нова конфігурація лінії навіть зручніша для трансдніпровських маршрутів, які через Поштову площу прямували на Набережне шосе. Єдиний трамвайний маршрут, що “постраждав” від цієї релокації — № 16, який прямував Володимирським узвозом до площі Ленінського комсомолу (Європейської): його траса через це стала довшою. Але цей маршрут (і разом із ним першу лінію київського електричного трамвая) закрили 11 квітня 1977 року¹²¹⁶, як такий, що дублювався новозбудованою лінією метро. Відтак ця “тимчасова” конфігурація трамвайної лінії не змінилась, аж до її закриття у 2011 році.

Перша ділянка другої лінії метро, з трьома станціями, “Площа Калініна” (“Майдан Незалежності”), “Поштова площа” та “Червона площа” (“Контрактова площа”), стала до ладу 17 грудня 1976 року. За вже усталеною традицією, відкриття відзначили урочистим мітингом на одній зі збудованих станцій (для цього вибрали “Червону площу”) в суто радянських традиціях. Перший секретар міського комітету Комуністичної партії України Олександр Ботвин привітав метробудівців з “трудовою перемогою — достроковим завершенням будівництва траси”¹²¹⁷. Імовірно, її пуск відбувся раніше, ніж

¹²¹⁴ Шістнадцятий змінює маршрут // Вечірній Київ. 1972. 13 вересня. № 214 (8605). С. 2.

¹²¹⁵ Увага! У зв’язку з будівництвом метрополітену <...> // Вечірній Київ. 1972. 1 вересня. № 204 (8595). С. 4.

¹²¹⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1036. Арк. 29.

¹²¹⁷ До Червоної площі — експресами метро! // Вечірній Київ. 1976. 18 грудня. № 295 (9905). С. 3.

планувалося в якийсь момент незадовго до того — але, як ми бачили вище, насправді це відкриття запізнилося принаймні на декілька років. На той момент чітко визначилася тенденція до відставання графіку пуску дільниць метрополітену в експлуатацію, у порівнянні з планами 1964 року. Згідно з тими планами, загальна довжина ліній метро на 1980 рік мала сягнути 71 км¹²¹⁸ (у реальності станом на 2019 рік вона становить 67,6 км). В якості ще одного елемента “обов’язкової програми” учасники мітингу “з великим піднесенням прийняли вітальну телеграму Генеральному секретарю ЦК КПРС товаришу Л. І. Брежнєву, в якій, доповідаючи про свої трудові успіхи, палко поздоровили його з 70-річчям з дня народження” (тодішній радянський лідер святкував ювілей через два дні).

Зважаючи на малу довжину цієї першої дільниці, вона обслуговувалась двома поїздами в “човниковому” режимі: по одній колії в обидва напрямки ходив один поїзд, по іншій — другий. Хоча технічна можливість обертати поїзди за кожною з кінцевих станцій була (за “Площею Калініна” починалась службово-з’єднувальна гілка, що вела на першу лінію й сполучалась з обома коліями; за “Контрактовою площею” збудували стандартний зворотний тупик), але човниковий режим був набагато простішим і забезпечував цілком прийнятний інтервал руху. Відтак, половину часу кожний із двох поїздів рухався “неправильною колією” (тобто лівостороннім рухом), а на станціях висіли світлові табло, що вказували, на яку з колій підійде наступний поїзд у необхідному напрямку.

Показово, що вище процитований газетний репортаж про відкриття трьох станцій починався так: “Житловий масив Оболонь — один з наймолодших у Києві. За кількістю населення він наблизився до великого міста. <...> Зрозуміло, що швидко вивезти звідси вранці десятки тисяч людей без ускладнень, в умовах розумного комфорту доставити їх додому після роботи не так просто. Повністю розв’язати це питання може тільки

¹²¹⁸ Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва (лекція інженера Пивовара В. Л.). Київ, 1966. С. 26.

метрополітен — найшвидший і найзручніший вид транспорту”. Після чого констатувалось: “І ось перший крок до Оболоні зроблено. <...> [Д]овжина [нової траси] невелика, лише 2,3 кілометра, проте і ця траса у комбінації з автобусами та трамваями значно спростила і прискорила шлях новосельцям до свого масиву”. Останнє твердження було справедливим. Саме від Червоної площі починались маршрути трамваїв № 11, 16, які прямували на Оболонь (попри наявність метро, вони існують у такому самому вигляді й нині); альтернативою був автобус № 53 від Червоної площі до Рибальського півострова, де можна було пересісти на автобус № 88, який обслуговував східний та південно-східний мікрорайони Оболоні¹²¹⁹.

Отже, якщо за десять років до того другу лінію метро розглядали перш за все як засіб розв’язати транспортну проблему в центральній та південній частинах коридору “північ-південь”, то тепер — переважно як шлях до Оболоні. Але й від завдання розвантаження Хрещатика й Червоноармійської вулиці не відмовились. Тому в наступні роки лінію будували одночасно у двох напрямках, на північ і на південь, а нові ділянки відкривали по черзі з обох боків. 19 грудня 1980 року метро прийшло до південної частини Оболоні, яка на той момент стала найбільшим житловим масивом у місті. Того дня відкрили три нові станції — “Тараса Шевченка”, “Петрівка” (“Почайна”) та “Проспект Корнійчука” (“Оболонь”)¹²²⁰. Рівно через рік лінію подовжили на південь — стали до ладу станції “Площа Льва Толстого” і “Республіканський стадіон” (“Олімпійська”). “Хоч і не дуже великий новий відрізок Куренівсько-Червоноармійського радіуса, але він життєво необхідний для міста”, — справедливо зазначалось у газетному репортажі. Офіційно нові станції відкрили на два тижні раніше строку (тобто заплановано було відкрити їх до кінця року). Можливо, тут знов відіграв роль ідеологічний чинник: якщо п’ятьма роками раніше перший відрізок другої лінії відкрили за два дні до

¹²¹⁹ Київ. Схема городского транспорта [по состоянию на 20 марта 1981].

URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/history/schemes/1981/1981-map.jpg>

¹²²⁰ До Оболоні — експресами метро! // Вечірній Київ. 1980. 20 грудня. № 291 (11109). С. 1.

сімдесятиріччя, то тепер — рівно в день сімдесятип’ятиріччя радянського лідера; відповідно, на урочистому мітингу на станції “Площа Льва Толстого” прозвучали вітання й ритуальні слова про те, як “Леонід Ілліч все своє життя і діяльність підпорядкував служінню народові, партії, справі будівництва комунізму, яку заповів великий Ленін”¹²²¹. 6 листопада 1982 року — згідно зі “старою традицією”, і цього разу офіційно майже на два місяці раніше строку — відкрились останні дві станції в північній частині лінії — “Мінська” й “Героїв Дніпра”¹²²²; цим самим завершилося проведення метро на Оболонь. Нарешті, 30 грудня 1984 року лінію довели на південь до колишньої кінцевої трамвайних маршрутів Червоноармійської вулиці, станції “Дзержинська”, з проміжною станцією “Червоноармійська”. Ідеологічний чинник знову помітно проявив себе — у назвах згаданих станцій, а надто в оформленні другої. “Червоноармійську” було вирішено під девізом “Народжена у полум’ї революції”; в її торці зобразили постать червоноармійця в шоломі з червоною зіркою й написом: “РККА [Рабоче-крестьянская Красная армия]. 1918”¹²²³. Згодом назви обох станцій замінили на нейтральні — відповідно, “Либідська” й “Палац «Україна»”, але оформлення останньої й сьогодні нагадує про її “червоноармійське” минуле.

Початок експлуатації метро під Хрещатиком і Червоноармійською вулицею помітно покращив тут транспортну ситуацію та дозволив частково скоротити тролейбусний рух цими вулицями. 1 лютого 1982 року, тобто незабаром після подовження метро до станції “Республіканський стадіон”, тролейбусні маршрути № 4 й 13, що перед тим сягали, відповідно, площі Богдана Хмельницького (Софійської) та площі Ленінського комсомолу (Європейської), скоротили до новозбудованого кільця на вулиці Федорова, неподалік від згаданої станції метро. У січні 1985 року, після відкриття “Дзержинської”, до неї вкоротили маршрути № 4 і 13, а також відкрили

¹²²¹ Дарунок метробудівців // Вечірній Київ. 1981. 21 грудня. № 291 (11409). С. 3.

¹²²² Наступна станція — “Героїв Дніпра” // Вечірній Київ. 1982. 7 листопада. № 255 (11673). С. 2.

¹²²³ Усі свята злились в одне // Вечірній Київ. 1984. 31 грудня. № 300 (12315). С. 2.

маршрут № 1к — вкорочену версію маршруту № 1, теж із кінцевою на “Дзержинській”¹²²⁴. Декількома роками пізніше під приводом “дублювання” метрополітенем Червоноармійську вулицю залишили практично без наземного транспорту, що стало явним перебором.

Як згадувалося вище, за відпочатковим планом другу лінію мали довести до Голосіївської площі або принаймні до автовокзалу. У 1970 році ці плани підтвердили: “Почнеться будівництво нового діаметра метрополітену від Червоної до Голосіївської площі”¹²²⁵. У 1972-му — анонсували: “Метро крокує на Виставку”¹²²⁶ та оголосили, що в 1978-му лінія має сягнути Горіхуватської площі¹²²⁷. За “Дзержинською”, яка хоч і була відкрита значно пізніше, але планувалась як тимчасова кінцева (за одним із ранніх проєктів, її взагалі не мало бути), збудували не повноцінний двоколіїний оборотний тупик, а лише простий з’їзд між коліями (як за “Проспектом Корнійчука” й “Республіканським стадіоном” декількома роками раніше). Однак складні геологічні умови в долині Либеді, а також те, що в середині 1980-х років основні зусилля метробудівців спрямували на побудову третьої лінії, призвело до “паузи” в будівництві метро в цьому напрямку на двадцять шість років.

У Додатку И.2 наведено хронологію відкриття станцій другої лінії метрополітену (задля цілісності інформації, разом із тими, що їх відкрили у 2000-і роки).

Розвиток метрополітену означав значний перерозподіл пасажиропотоків між видами міського транспорту. Перш за все, мала різко знизитись питома вага трамвая. Якщо станом на 1961 рік трамвай перевозив 49 % пасажирів, то — згідно з планами 1960-х років — до 1980 року ця цифра мала зменшитись

¹²²⁴ База даних “История киевского транспорта”. URL: http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

¹²²⁵ Маршрути дальні і близькі // Вечірній Київ. 1970. 19 січня. № 14 (7793). С. 3.

¹²²⁶ Метро крокує на Виставку // Вечірній Київ. 1972. 25 травня. № 120 (8511). С. 2.

¹²²⁷ У зустрічному заборі // Вечірній Київ. 1972. 10 жовтня. № 237 (8628). С. 1.

до 14 %¹²²⁸. Разом із тим, у тих же 1960-х роках у Києві конкретизували плани з будівництва нового транспорту — швидкісного трамвая.

Ідея позавуличного трамвая в Києві на той час була не новою. Як уже згадувалось (§ 3.3), ще в 1930-х роках пропонували провести тунельні трамвайні лінії, від Бессарабки до Дніпра та від Хрещатика на Поділ. У середині 1940-х років запропонували прокласти трамвайний тунель від Подолу до площі Толстого¹²²⁹, однак згодом від цього плану відмовилися на користь другої лінії метро. У 1960-х роках ідею трамвайних тунелів у центральних районах (вокзалу, Подолу, Лук'янівки) знов озвучили, а також запропонували перетворити деякі лінії на периферії (у Пущі-Водиці, Дарниці, на Набережному шосе) на лінії швидкісного трамвая¹²³⁰.

Ця ідея на той момент була технічним нововведенням. У 1962 році Дін Куїнбі (H. Dean Quinby) описав нову концепцію міського рейкового транспорту, узагальнивши досвід ряду міст Західної Німеччини, Швейцарії, Швеції, Бельгії, Нідерландів, що в той час перебудовували свої традиційні трамвайні системи, розраховуючи збільшити їх ефективність і конкурентоспроможність в умовах посиленої автомобілізації. Основні ідеї полягали, по-перше, у модифікації рухомого складу (з'єднання в поїзди, збільшення кількості дверей) і зміні тарифної системи (оплата проїзду на станціях), щоб трамвай міг провозити більше пасажирів при зменшених затримках на висадку та посадку; по-друге, в удосконаленні інфраструктури (використанні відокремленого полотна, а там, де це необхідно — тунелів)¹²³¹. Дещо пізніше цю ідею сприйняли в США, де в 1960-і роки продовжували позбавлятися від останніх традиційних трамвайних систем, замінюючи їх на “модні” тоді автобуси — однак виявилось, що останні не користуються такою

¹²²⁸ Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва (лекція інженера Пивовара В. Л.). Київ, 1966. С. 27.

¹²²⁹ ЦДАВО. Ф. 2. Оп. 7. Спр. 4287. Арк. 5.

¹²³⁰ Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва (лекція інженера Пивовара В. Л.). Київ, 1966. С. 27.

¹²³¹ Quinby, H. D. Major Urban Corridor Facilities: A New Concept // Traffic Quarterly. 1962. Vol. 16. № 2. P. 242–259.

ж популярністю в пасажирів, якою раніше користувалися трамваї¹²³². У 1970 році Стюарт Тейлор (Stewart Taylor) опублікував статтю “The Rapid Tramway: A Feasible Solution to the Urban Transportation Problem”, присвячену швидкісному трамваю (“rapid tramway”; пізніше в англійській мові вкоренився термін “light rail” — “легкорейковий транспорт”) як засобу “рішення міської транспортної проблеми”¹²³³.

У Києві, таким чином, діяли відповідно до світових тенденцій того часу¹²³⁴. Масштабні плани з будівництва цілої мережі ліній швидкісного трамвая, як це часто трапляється, не втілили — але один проєкт, швидкісний трамвай на житловий масив Борщагівка, увінчався успіхом.

Забудова Борщагівки (що включає мікрорайони Микільська Борщагівка, Південна Борщагівка, Братська Борщагівка) як житлового масиву почалася в 1966 році. Згідно з проєктом початку 1960-х років на цей майбутній масив мало піти метро¹²³⁵. Передбачалося, що від станції “Завод «Більшовик»” лінія поверне під майже прямим кутом на південь, де буде збудовано три нові станції: “Відрадний”, “Борщагівська”, “Микільська Борщагівка”¹²³⁶. Однак уже в 1964 році повернулися до початкового проєкту, згідно з яким лінія метро від станції “Завод «Більшовик»” мала піти далі під Брест-Литовським проспектом до станції “Святошино”. Ще деякий час розглядали можливість “вилочного” руху метро, тобто створення на станції “Завод «Більшовик»” відгалуження до Борщагівки. Але згодом від цієї ідеї відмовились на користь трамвая¹²³⁷.

13 лютого 1968 року відрадненську лінію трамвая доповнили відгалуженням до тимчасової кінцевої зупинки “Микільська Борщагівка”

¹²³² Thompson, G. L. Defining an Alternative Future: Birth of the Light Rail Movement in North America // Experience, Economics, and Evolution: From Starter Lines to Growing Systems, 9th National Light Rail Transit Conference. 2003. P. 25–28.

¹²³³ Taylor, S. The Rapid Tramway: A Feasible Solution to the Urban Transportation Problem // Traffic Quarterly. 1970. Vol. 24. № 4. P. 513–529.

¹²³⁴ Машкевич С. В. Скоростной городской транспорт в Киеве: история, проблемы, перспективы // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2019. Vol. 30. Issue 3. P. 61.

¹²³⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 518. Арк. 113–116.

¹²³⁶ Підземні експреси підуть далі // Вечірній Київ. 1963. 9 березня. № 58 (5692). С. 2.

¹²³⁷ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 81.

(перед нинішньою станцією “Гната Юри”). Новою лінією пішов трамвайний маршрут № 17, що зв’язав Борщагівку зі станцією метро “Завод «Більшовик»”¹²³⁸. 12 січня 1970 року цей маршрут продовжили вулицею Картвелішвілі (Володимира Покотила) до нової кінцевої “Вулиця Сім’ї Сосніних” (нинішня назва зупинки — “Вулиця Зодчих”)¹²³⁹. 17 листопада 1971 року відкрили другу гілку борщагівського трамвая — проспектом 50-річчя Жовтня (Леся Курбаса), до кінцевої станції “Вул. Велика Окружна” (“Кільцева дорога”), куди від станції “Завод «Більшовик»” пішов маршрут № 18¹²⁴⁰. Таким чином сформувалася західна частина нинішньої системи швидкісного трамвая. Зазначимо, що попит на транспортні послуги на Борщагівці вже тоді був великим, і докладалися спеціальні зусилля, аби його задовольнити. На початку 1970 року на Борщагівці, окрім трамвая, працювало п’ять автобусних маршрутів¹²⁴¹. За тиждень після відкриття трамвайного маршруту № 18 закрили три (!) трамвайних маршрути в інших частинах міста (№ 3, 4, 24), аби вивільнити рухомий склад для підсилення цього одного маршруту¹²⁴² (закриття анонсували як “тимчасове”, але жоден із них не відновили). Ще через місяць у спеціальному наказі по КТТУ йшлося про “особую ответственность директоров трамвайных депо, обслуживающих маршруты[,] связывающие Никольскую-Борщаговку с промышленными районами города”. Через єдину затримку руху на маршруті № 17 головному інженеру депо ім. Леніна (Лук’янівського) оголосили попередження, начальнику цеху ремонтів — догану, а директору депо наказали “разобраться и приказом по депо наказать виновных”¹²⁴³.

Уже 1970 року був готовий проєкт перебудови цієї лінії на трамвайну магістраль швидкісного руху, з прямим трасуванням від площі Перемоги

¹²³⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 667. Арк. 71.

¹²³⁹ Маршрут трамвая продовжено // Вечірній Київ. 1970. 13 січня. № 9 (7788). С. 1.

¹²⁴⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 763. Арк. 80.

¹²⁴¹ 23-й автобусний // Вечірній Київ. 1970. 25 лютого. № 46 (7825). С. 1.

¹²⁴² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 763. Арк. 103.

¹²⁴³ Там само. Арк. 172.

Борщагівською вулицею і проспектом Космонавта Комарова. Час проїзду від площі Перемоги до Микільської Борщагівки мав становити 21 хвилину¹²⁴⁴. У 1972 році Київська міськрада ухвалила план робіт і затвердила строк здачі лінії до експлуатації — 1975 рік. Трамвайно-тролейбусне управління, своєю чергою, розробило графік, що був націлений на “обеспечени[е] безусловного ввода в експлуатацію в 1975 г. трамвайной линии скоростного движения от пл. Победы к ж/массиву Н[икольская] Борщаговка”¹²⁴⁵. Важливими інфраструктурними елементами майбутньої трамвайної траси мали стати шляхопроводи, що дозволяли б уникнути перетинів в одному рівні з іншими магістралями. Їх мали збудувати на перетині з вулицею Дем’яна Коротченка (Індустріальною, Вадима Гетьмана)¹²⁴⁶ та бульваром Івана Лепсе (Вацлава Гавела). Неготовність цих шляхопроводів (станом на серпень 1975 року перший був готовий приблизно на 20 %, будівництво другого взагалі не розпочалось¹²⁴⁷) стала однією з причин, з яких терміни “безумовного ввода” всієї лінії було зірвано. Разом із тим, уже на початку 1975 року дільниця трамвайної лінії від площі Перемоги до ще незбудованого Індустріального шляхопроводу була готова. Відтак вирішили пустити тут трамвайний маршрут № 3 (Вокзал — Редукторний завод). Рух на ньому розпочався 1 лютого 1975 року¹²⁴⁸. На тимчасовій кінцевій зупинці “Редукторний завод” не було розворотного кільця, тому маршрут обслуговувався тільки старими двосторонніми вагонами КТВ-57.

Новий відрізок шляху Борщагівською вулицею був повністю ізольований від вуличного руху: перетинів в одному рівні не було, сама лінія була відокремлена від проїжджої частини сітчастим парканом, а пасажирів потрапляли на зупинки через підземні переходи. 1 січня 1977 року цю лінію продовжили до з’єднання з уже наявною борщагівською дільницею, і маршрут

¹²⁴⁴ Маршрути дальні і близькі // Вечірній Київ. 1970. 19 січня. № 14 (7793). С. 3.

¹²⁴⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 806. Арк. 2–5.

¹²⁴⁶ Ще один шляхопровід // Вечірній Київ. 1972. 18 березня. № 65 (8456). С. 4.

¹²⁴⁷ Швидкісна... зупинка // Вечірній Київ. 1975. 12 серпня. № 186 (9492). С. 2.

¹²⁴⁸ Тридцятий маршрут трамвая // Вечірній Київ. 1975. 1 лютого. № 27 (9333). С. 1.

№ 3 пішов до кінцевої станції “Вул. Велика Окружна”¹²⁴⁹. У короткому газетному інтерв’ю зазначалося, що “було відкрито трасу швидкісного трамвая”. Дійсно, з того моменту утворилася сучасна конфігурація лінії, Борщагівською вулицею. На цю лінію також перенаправили маршрут № 1, який перед тим з’єднував центр міста (Палац спорту) з Борщагівкою через Брест-Литовський проспект і бульвар Івана Лепсе. Але, як роз’яснив у тому самому інтерв’ю головний інженер Київського трамвайно-тролейбусного управління Станіслав Бейкул, сам трамвай ще не був швидкісним. Його експлуатаційна швидкість сягала 16 кілометрів на годину (трохи вище, ніж у середньому для трамвая, завдяки тому, що траса пролягала відокремленим полотном). Задля її конвертації на повноцінний швидкісний трамвай залишалось установити огорожу вздовж усієї лінії, збудувати розворотне кільце та станцію на площі Перемоги (від якої мав починатись маршрут № 3, що таким чином перетворювався на повністю швидкісний; це кільце сьогодні не існує) та найважливіше — встановити в трамваях обладнання для автоматичного регулювання швидкості руху¹²⁵⁰.

У зв’язку з відкриттям нової трамвайної траси тоді ж, наприкінці 1976 року, відбувся єдиний в історії Києва випадок заміни тролейбусного сполучення трамвайним. Ще 23 грудня відрізок тролейбусного маршруту № 21, від Індустріального мосту Борщагівською вулицею до Медмістечка, який тепер збігався з трасою швидкісного трамвая, закрили. 1 липня 1977 року цей тролейбусний маршрут продовжили південніше, на масив Відрадний¹²⁵¹.

18 листопада 1978 року закрили маршрути № 17 і 18, що з’єднували Борщагівку зі станцією метро “Завод «Більшовик»”, і одразу ж розібрали гілку, що з’єднувала лінію по бульвару Лепсе з борщагівською лінією¹²⁵²; відтак на останній залишились тільки маршрути № 1 і 3, на яких працював

¹²⁴⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 993. Арк. 231.

¹²⁵⁰ Трамвай номер три // Вечірній Київ. 1977. 3 січня. № 1 (9917). С. 3.

¹²⁵¹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 270.

¹²⁵² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1088. Арк. 143.

новий рухомий склад. Нарешті, 30 грудня 1978 року офіційно прийняли до експлуатації лінію швидкісного трамвая¹²⁵³.

Вона стала першою такою лінією в СРСР (схожі лінії у Волгограді відкрили в 1984 році, у Кривому Розі — у 1986-му; щоправда, в обох цих містах, на відміну від Києва, існують підземні дільниці). Того самого 1978 року стала до ладу перша сучасна лінія легкорейкового транспорту (LRT) на північноамериканському континенті, у канадському місті Едмонтон¹²⁵⁴. Отже, Київ на той момент залишався цілком на рівні світових тенденцій у розвитку рейкового міського транспорту.

Київський швидкісний трамвай став окремим видом транспорту з точки зору тарифікації. Вартість проїзду у звичайному трамваї тоді становила 3 копійки, а для швидкісного трамвая встановили тариф 5 копійок і запровадили окремі квитки з написом “Швидкісний трамвай”. Маршрут № 3 став чисто швидкісним, а № 1 — “комбінованим”, оскільки включав дільницю звичайного, не швидкісного руху, від Палацу спорту до площі Перемоги. Проїзд тільки в межах звичайної частини маршруту № 1, як і раніше, коштував 3 копійки, а проїзд із заїздом на швидкісну трасу — 5 копійок¹²⁵⁵. На зупинках швидкісного трамвая, що відтепер називалися “станціями”, як у метрополітені, квитки треба було компостувати перед посадкою до рухомого складу, на самих станціях.

Існував план продовжити лінію швидкісного трамвая на схід — від площі Перемоги до вокзалу, Республіканського стадіону й далі тунелем через Печерськ, до площі Героїв Великої Вітчизняної війни, де з’єднати з лінією мостом Патона й проспектом Возз’єднання на лівий берег; таким чином утворилися б пересадки з трамвая на всі три лінії метро (на станції

¹²⁵³ Решение киевского городского совета народных депутатов № 46 от 3 января 1979 года.

¹²⁵⁴ LRT for everyone. URL: https://web.archive.org/web/20150910224155/http://www.edmonton.ca/transportation/PDF/LRT_for_Everyone.pdf

¹²⁵⁵ Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 51.

“Вокзальна”, “Республіканський стадіон” і “Печерська”)¹²⁵⁶. Якби ці плани втілили, Київ отримав би ще одну трансдніпровську лінію швидкісного транспорту, порівнянну за пропускнуою спроможністю (25 тис. пасажирів на годину) з метро (40 тис. пасажирів на годину). Однак від такої перспективи відмовилися.

Не можна оминати увагою ще один технічний аспект історії електротранспорту, за яким Києву належить пальма першості у світі: йдеться про тролейбусні поїзди. Трамваї з причіпними вагонами, що дозволяють підвищити пасажиромісткість, з'явилися ще наприкінці XIX століття. Проблема зчеплення тролейбусів є набагато складнішою через відсутність рейок, що спрямовують рух причіпного вагона. Але перевантаженість київських тролейбусів, що стала нагальною проблемою в середині 1960-х років, стимулювала технічні розробки зі створення тролейбусних поїздів. Основний внесок у реалізацію цієї ідеї належить Володимиру Векличу, який на той час був директором тролейбусного депо № 2. Перший поїзд із двох тролейбусів МТБ-82 вийшов у пробну експлуатацію на маршрут № 6 у вересні 1966 року. Після року експериментів та вдосконалень, від жовтня 1967 до липня 1968 року сформували ще 48 таких поїздів.

Спочатку поїзди використовувались для задоволення попиту на пасажироперевезення, що змінювався протягом дня, наступним чином. У години пік на маршрути № 5, 6 (де пасажиропотік на той момент був одним із найбільших у місті) випускалися поїзди. У міжпіковий період поїзд, що прибував на кінцеву зупинку (на Сирці), розчіпляли, і його водій продовжував працювати на одному з тролейбусів. Наступний поїзд знімався з лінії (і далі або відстоювався на кінцевій, або прямував до депо), а його водій продовжував працювати на другому тролейбусі першого поїзда. Таким чином удвічі зменшувалася провізна здатність — аби поїзди в міжпікові години не

¹²⁵⁶ Київ. Енциклопедический справочник / под ред. А. В. Кудрицкого. Киев, 1985. С. 618.

“возили повітря” — але не збільшувався інтервал руху, що було зручно для пасажирів.

Справжня “епоха тролейбусних поїздів” у Києві розпочалася в 1970-х роках, коли поставили на потік зчеплення в поїзди основної на той час моделі київського тролейбуса — Škoda 9Tr, виробництва Чехословаччини. Станом на 1980 рік у Києві працювало 237 таких поїздів; згодом їхня кількість іще збільшилась. На відміну від МТБ-82, поїзди Škoda 9Tr не розчіплялися на маршрутах — отже, вони постійно забезпечували подвійну місткість. У 1976 році провели неофіційні випробування тривагонного (!) поїзда з тролейбусів Škoda 9Tr; виявилось, що на порожніх вулицях такий поїзд можна експлуатувати без проблем, але за реальних умов дорожнього руху це було б надто ризиковано. Тому обмежилися двовагонними поїздами¹²⁵⁷.

Отже, період 1970-х – початку 1980-х років у еволюції київської транспортної системи пройшов під знаком розвитку швидкісного транспорту, а також новаторських технічних рішень. Перш за все, цілком успішно розв’язали завдання забезпечення зручного та надійного зв’язку найбільшого на той момент житлового масиву — Оболоні — з центром міста. Транспорт на Оболонь розвивався за “класичною” схемою: спочатку автобус, незабаром після цього — трамвай, згодом — метро. При цьому лінію метро будували синхронно з самим масивом і здали в експлуатацію цілком вчасно. Лише через два роки після цього ту саму лінію метро довели до тимчасової південної кінцевої, станції “Дзержинська” (відзначимо, що вона розташована практично на тому самому місці, де в 1891 році закінчувалася перша лінія київської конки), що відкрило перспективу проведення метро на житловий масив Теремки — але цього довелося чекати ще більше ніж чверть століття.

Подібно до того, як у 1892 році київський електричний трамвай став першим у Російській імперії, так у 1978 році київський швидкісний трамвай став першим в СРСР та одним із перших у світі. Поява цього нового виду

¹²⁵⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 208–225.

транспорту дозволила встановити надійний зв'язок іншого великого житлового масиву, Борщагівки, з центром. Як і у випадку з Оболонню, часовий графік розвитку транспортної мережі тут був близьким до оптимального: трамвайна лінія на Борщагівку подовжувалася паралельно з будівництвом самого масиву та відпочатково з прицілом на конвертацію її на швидкісну, і саму цю конвертацію провели хоч і з запізненням, але не надто критичним. Зрештою, задля розв'язання проблеми великих пасажиропотоків на тролейбусних маршрутах вперше у світі застосували зчеплення тролейбусів у поїзди; це дозволило суттєво покращити обслуговування пасажирів на найбільш інтенсивних маршрутах.

4.5. Міський транспорт на піку розвитку

У першій половині 1980-х років основним викликом для транспортної системи Києва стала проблема, що, по суті, не розв'язана й досі — забезпечення транспортом найбільшого (на той момент) житлового масиву, Вигурівщини-Троєщини.

Аби зв'язати майбутній масив із правим берегом найкоротшим шляхом, побудували Московський (Північний) міст, який став до ладу в грудні 1976 року¹²⁵⁸, та проклали проспект Ватутіна на лівому березі. 5 листопада 1983 року (традиційно, до чергової річниці Жовтневої революції) тролейбус уперше в київській історії перетнув Дніпро¹²⁵⁹. Щоправда, новий маршрут (№ 29), від залізничної станції “Зеніт”, пішов не на Троєщину, а на масив Серова-Райдужний, південніше. Маршрут до власне Троєщини, № 30 (станція метро “Петрівка” — вулиця Сабурова), відкрили 10 липня 1984 року¹²⁶⁰. Ці маршрути одразу стали популярними, і пасажиропотік на них постійно зростає. 2 січня 1986 року додали маршрут № 31 (станція швидкісного

¹²⁵⁸ Московський міст діє! // Вечірній Київ. 1976. 4 грудня. № 284 (4894). С. 1–2.

¹²⁵⁹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1402. Арк. 130–132.

¹²⁶⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1462. Арк. 34.

трамвая “Індустріальна” — вулиця Сабурова)¹²⁶¹, який попервах працював у піковому режимі, але з жовтня 1987 року став працювати й по суботах¹²⁶².

На іншому кінці міста 6 листопада (знову-таки) 1985 року стала до ладу тролейбусна лінія проспектом Перемоги до житлового масиву Новобіличі (маршрут № 7, станція метро “Завод «Більшовик»” — Чорнобильська вул.)¹²⁶³. У ті ж роки досить швидко зростало населення масиву Виноградар, тож існувала потреба в підсиленні тролейбусних маршрутів, що його обслуговували (№ 26, 28).

Тому необхідно було поповнювати рухомий склад. Ситуація ускладнювалася тим, що з 1982 року припинилося виробництво, а отже й постачання, тролейбусів Škoda 9Tr. На зміну їм з 1983 року прийшла нова, більш досконала модель — Škoda 14Tr. (Принагідно відзначимо, що Київ отримав більше, ніж будь-яке інше місто у світі, тролейбусів кожної з цих двох моделей: 1220 машин 9Tr¹²⁶⁴ та 354 машини 14Tr¹²⁶⁵.) Але старі машини 9Tr, деякі з них 1960-х років випуску, саме тоді почали інтенсивно списувати, і постачання 14Tr не могли повною мірою компенсувати це. Тож станом на середину 1980-х років почав даватися ознаки дефіцит тролейбусного рухомого складу. Розрахункова потреба в тролейбусах на грудень 1986 року становила 1207 машин, фактична ж кількість на той момент — лише 1061. Ставилося навіть питання про заміну певних тролейбусних маршрутів на автобусні¹²⁶⁶. Окрема проблема полягала в тому, що пасажиромісткості одинарних тролейбусів для нових маршрутів не вистачало, а зчеплення 14Tr у поїзди, як це робили з 9Tr, не реалізували (хоча експерименти в цьому напрямку проводилися).

¹²⁶¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1523. Арк. 210–211.

¹²⁶² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 290.

¹²⁶³ Новий маршрут // Вечірній Київ. 1985. 7 листопада. № 256 (12571). С. 3.

¹²⁶⁴ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 303.

¹²⁶⁵ Šindelář, M., Mazný, P., Šplíchal, K. Historie trolejbusů Škoda. Plzeň, 2005. S. 129.

¹²⁶⁶ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 260.

Часткове рішення знайшлося. Починаючи з 1986 року, Київ став активно закуповувати зчленовані тролейбуси DAC-217E румунського виробництва. Один такий тролейбус не міг повноцінно замінити собою поїзд із двох 9Tr (номінальна місткість DAC-217E становила 156 пасажирів, 9Tr — 100), але їх закупівля полегшила ситуацію. 1988 рік став рекордним за всю історію за поповненням тролейбусного рухомого складу — 193 нових машини (60 14Tr і 133 DAC-217E¹²⁶⁷), і станом на 1 січня 1989 року кількість тролейбусів у Києві сягнула максимальної за весь час (якщо враховувати дані на початок кожного року) цифри — 1170 машин (див. Додаток І).

Розвиток трамвайного транспорту на початку й у середині 1980-х років також було значною мірою обумовлено завданням підсилити сполучення з Троєщиною. Якщо тролейбусну лінію туди підводили з заходу, зв'язуючи таким чином новий масив із другою лінією метро (станція “Петрівка”), то трамвайну лінію — з півдня, зв'язуючи масив з першою лінією метро (станції “Комсомольська”, “Піонерська”). 5 листопада 1982 року лінію, що прямувала на північ від метро “Комсомольська”, подовжили до вулиці Кибальчича. Вибираючи, які з маршрутів спрямувати до нової кінцевої (потенційними “кандидатами” були № 21, 22, 27, 29, 33), вдалися до анкетного опитування населення та врахували — в усякому разі, за офіційною версією — “пропозиці[ю] трудівників Дарницького вагоноремонтного заводу”, певна кількість яких мешкали в цьому районі й тепер отримували можливість діставатися на роботу без пересадок. Отже, подовжили маршрут № 33 (ДВРЗ — вулиця Кибальчича). (Нова лінія, як і очікувалося, стала популярною, і 1 березня 1983 року туди спрямували також трансдніпровський маршрут № 21, від Червоної площі¹²⁶⁸.) Водночас анонсували: “в недалекому майбутньому, коли кияни одержать ключі від квартир у будинках на житловому масиві

¹²⁶⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 529.

¹²⁶⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1398. Арк. 71.

Троєщина, спорудження якого вже розпочалося, 33-й маршрут продовжиться ще на кілька кілометрів”¹²⁶⁹.

Дійсно, 6 листопада 1986 року цю саму лінію продовжили безпосередньо на Троєщину, її південно-східною межею (вулицею Закревського); щоправда, маршрут № 33 при цьому не змінився, а новою ділянкою пішов новий маршрут № 28 (станція метро “Піонерська” — вулиця Сабурова)¹²⁷⁰. Запланували продовжити цю лінію ще далі, у північно-східну частину Троєщини, але цей план втілили лише через вісім років.

Проблема поповнення трамвайного рухомого складу мала дещо інший аспект, ніж у випадку з тролейбусами. Трамвайні вагони вітчизняного виробництва (МТВ-82, переважно 1950-х років випуску) та київського виробництва (КТВ-55 та причіпні КТП-55) списали, як застарілі, до 1984 року. Їх вилучення достатньою мірою компенсували постачанням нових вагонів чеського виробництва Tatra T-3, що протягом тих років відбувалися справно, за планом. Але існувало два маршрути, № 8 і 30, на одній кінцевій кожного з яких (відповідно, “Університет” і “Печерський міст”) були не розворотні кільця, а тупики. Тому на цих маршрутах могли використовуватись лише двокабінні вагони КТВ-57, київського виробництва, що також були надто старими.

Маршрут № 30 (Вокзал — Печерський міст) закрили 26 травня 1985 року; причиною цього була не тільки зношеність вагонів, а й реконструкція площі Лесі Українки, де мав розташуватися вихід з майбутньої станції метро “Печерська”¹²⁷¹. Це не мало надто великого негативного ефекту, оскільки унікальна ділянка маршруту № 30, від Старонаводницької вулиці до Печерського мосту, більшою частиною дублювалася тролейбусом та повністю — автобусом. (Задля покращення сполучення в центрі маршрут № 35 у липні

¹²⁶⁹ Приїхав трамвай на масив // Вечірній Київ. 1982. 7 листопада. № 255 (11673). С. 4.

¹²⁷⁰ Пішов на Троєщину трамвай // Вечірній Київ. 1986. 7 листопада. № 256 (12871). С. 4.

¹²⁷¹ До відома пасажирів // Вечірній Київ. 1985. 24 травня. №118 (12433). С. 4.

1985 року подовжили від Палацу спорту до вокзалу¹²⁷², а в жовтні того самого року — перевели на обслуговування поїздами¹²⁷³.)

З маршрутом № 8 було складніше. Його унікальна діляниця, практично в центрі міста (вулицею Толстого, від вулиці Саксаганського до кінцевої зупинки біля університету), мала значний попит — зокрема, через близькість до університету та Інституту харчової промисловості — і не дублювалася жодним іншим транспортом. Про популярність цього маршруту серед учнів та студентів згадував Віктор Некрасов у “Записках зеваки”: “[В]о все свои учебные заведения я всегда мчался как угорелый, иногда вскакивал на ходу на завороте в 8-й номер трамвая. Но я нечасто им пользовался, ходил он редко, набит был всегда так, что даже на подножку стать было невозможно, а висеть два квартала, держась за чье-то пальто, было утомительнее, чем бежать”¹²⁷⁴. (Тут ідеться про період до 1959 року, коли цей маршрут був довшим і закінчувався на нинішній Софійській площі.) З іншого боку, саме тут був найскладніший у місті трамвайний спуск, довжиною 600 м та з ухилом 82 % (крутіше був лише спуск на Володимирській, з ухилом 83 %, але він був значно коротшим¹²⁷⁵). Експлуатація на ньому старих вагонів була дедалі небезпечнішою.

Восени 1982 року запровадили маршрут № 8-К, від вулиці Саксаганського до Волгоградської (офіційна причина — “у зв’язку зі зростанням пасажиропотоку”), на якому можна було експлуатувати звичайні, однокабінні вагони МТВ-82. Оскільки розвертатися на розі Саксаганського й Толстого було неможливо, випуск на цей маршрут здійснювався шляхом так званих “відряджувальних рейсів”, коли вагони знімалися з інших маршрутів, що проходили поруч¹²⁷⁶. На вагони КТВ-57 розраховували дедалі менше — про це свідчить, зокрема, те, що в листопаді–грудні того ж 1982 року вісім таких

¹²⁷² База данных “История киевского транспорта”. URL: http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

¹²⁷³ АКП КПТ. [Історичні дані зі статистики трамвайних маршрутів.]

¹²⁷⁴ Некрасов В. П. Как я стал шевалье: Рассказы. Портреты. Очерки. Повести. Екатеринбург, 2005. С. 335.

¹²⁷⁵ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1519. Арк. 61.

¹²⁷⁶ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1341. Арк. 90–91.

вагонів передали до Конотопа¹²⁷⁷. Восени 1983 року на маршруті № 8-К випробували нові вагони Т-3¹²⁷⁸. Згодом цей маршрут зафіксували за трасою Палац спорту — Залізничний масив, а в травні 1985 року надали йому № 5¹²⁷⁹. Наступного року трамвайно-тролейбусне управління порушило питання про закриття всієї лінії на Солом'янку, із заміною трамвайного руху на троллейбусний — цього разу з такою мотивацією: “В последние годы в ТТУ всё чаще поступают заявления и письма трудящихся научных и лечебных учреждений, расположенных по ул. Соломенской, а также жильцов этого района на чрезмерный шум, создаваемый трамвайным транспортом”. Проблема, за визнанням ТТУ, була та сама — старі вагони, замінити які не було можливості, оскільки в СРСР двокабінні вагони не вироблялись, “а поставка их по импорту на ближайшие годы не планируется”¹²⁸⁰. Принагідно зауважимо, що в Одесі вийшли зі схожої ситуації, не закривши трамвайний маршрут № 19 із тупиковою кінцевою, а власноруч переобладнавши три вагони МТВ-82 на двокабінні. Коли ж ресурс цих вагонів вичерпався, на місці тупика збудували розворотне кільце. У Києві біля університету зробити те саме було неможливо за браком місця. Тож зрештою, “[в] связи с полной амортизацией вагонов КТВ”, рух на маршруті № 8 закрили 15 грудня 1987 року¹²⁸¹. Як стверджувалось у газетному репортажі, остаточне рішення про закриття маршруту ухвалили після колективного листа водіїв цих трамваїв, в якому вони висловили занепокоєння станом безпеки на лінії через зношеність вагонів. Трамвайний маршрут вирішили замінити на автобусний, але й тут виникла проблема: “автотранспортники відмовляються діставатись університету по вулиці Толстого: великий ухил”¹²⁸². Автобусний маршрут (№ 73) зрештою з'явився (вулицю Толстого він дійсно обминав), але не набув

¹²⁷⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1342. Арк. 46.

¹²⁷⁸ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1401. Арк. 213–214.

¹²⁷⁹ До відома пасажирів // Вечірній Київ. 1985. 24 травня. №118 (12433). С. 4.

¹²⁸⁰ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1562. Арк. 59–60.

¹²⁸¹ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1597. Арк. 15.

¹²⁸² Заслужена “вісімка”! // Прапор комунізму. 1987. 16 грудня. № 288 (2987). С. 4.

достатньої популярності, і згодом його закрили. Трамвайний маршрут № 5 існував аж до закриття солом'янської лінії у 2001 році.

Історія останніх років маршруту № 8 є характерною у своєму роді. З одного боку, тоді досить ретельно зважили можливі шляхи розв'язання проблеми, що виникла, та можливі наслідки (на відміну від спонтанного рішення 1934-го року про зняття трамвая з Хрещатика чи незважених рішень 2000-х років, про що йтиметься в § 5.3). З іншого боку, проблему нестачі рухомого складу розв'язали “шляхом найменшого спротиву” — закриттям маршруту, що потребував такого складу. Це стало своєрідним прецедентом. У подальші роки, коли ситуація з рухомим складом стала набагато гострішою, закриття маршрутів вважалось за прийнятний спосіб виходу з ситуації.

Від 1985 року розпочалося постачання до Києва чеських трамваїв нової на той час моделі Tatra T-6. (З бюрократичних причин — аби оминати складну процедуру сертифікації — у Радянському Союзі цю модель назвали “Т-3М”, тобто “Т-3 модернізована”. Насправді ж це суттєво інша модель.) Усього Київ отримав 97 таких вагонів.

Динаміка зміни кількості рухомого складу трамвая й тролейбуса за період 1981–1991 років ілюструється таблицею в Додатку І. Отже, за цей період транспортникам вдалося підтримати кількість трамваїв на приблизно постійному рівні, кількість тролейбусів — дещо збільшити, але цього не вистачало для повного задоволення попиту на пасажирські перевезення, що постійно збільшувався.

Найгнучкіший вид пасажирського транспорту — автобуси — у цей самий період досить ефективно залучили для організації сполучення з житловими масивами через запровадження експресних маршрутів.

У 1984 році від станції метро “Петрівка” на Троєщину рушили автобусні маршрути № 101 (вулицею Закревського) та № 106 (проспектом Маяковського). Перший із них був повністю експресним (тобто робив першу зупинку вже поблизу Троєщини), другий працював у змішаному режимі: п'ять

із тринадцяти машин ходили як експреси¹²⁸³ (аби відрізнити їх від інших, використовували позначення “106Э”). На експресних маршрутах діяв подвійний тариф — 10 копійок. Експеримент виявився вдалим, і запровадили нові експресні маршрути: № 110, який згодом закріплювали навколо одного з мікрорайонів Троєщини, і № 21, вулицею Оноре де Бальзака. Отже, три маршрути, № 21, 106 і 101, проходили, відповідно, північно-західною межею, центром та південно-східною межею масиву, забезпечуючи зручний зв'язок зі станцією метро “Петрівка” для значної частини його жителів. У 1986 році вирішили підсилити зв'язок Троєщини з першою лінією метро, додавши до трамваїв автобуси. Розглядали варіант подовження наявних маршрутів № 25 та/або 46 на Троєщину, але від нього відмовились, бо ці маршрути мали усталений пасажиропотік, забезпечуючи зв'язок Воскресенського масиву з метро, і перевантаження їх пасажирами з Троєщини призвело б до проблем. Натомість відкрили ще один експресний маршрут, № 50 (проспект Володимира Маяковського — Ленінградська площа), що зв'язав Троєщину і з метро, і з потужним транспортним вузлом на Ленінградській площі¹²⁸⁴.

На Теремки в 1985 році скерували експресний автобусний маршрут № 80 (станція метро “Дзержинська” — Кібернетичний центр). Особливістю цього маршруту від самого початку його роботи стала його подвійна функція. Він був дуже зручним не тільки для мешканців житлового масиву Теремки-1, але й для співробітників і студентів Київського університету — завдяки тому, що робив зупинку на ВДНГ, поруч із навчальними корпусами університету. Тому протягом вузького інтервалу в ранкову годину “пік” — безпосередньо перед початком занять в університеті — цей маршрут у напрямку від метро працював на межі провізної здатності (чому автор цих рядків є безпосереднім свідком). Здавалося б, це не мало становити проблеми: адже для маршруту, що зв'язує масив зі станцією метро, напрямком пікового навантаження в ранкові

¹²⁸³ Експрес вирушає в путь // Вечірній Київ. 1984. 10 травня. № 106 (12121). С. 1.

¹²⁸⁴ Автобусні маршрути Троєщини // Вечірній Київ. 1986. 5 червня. № 129 (12744). С. 2.

години є протилежний напрямок, до метро. Але в 1989 році міська влада вирішила розвантажити цей маршрут, позбавивши його подвійної функції, задля чого зупинку на ВДНГ й наступну, біля автостанції “Південна”, скасували. Маршрут, таким чином, став ще більшою мірою експресним, ніж перед тим. Студенти університету, яких така зміна позбавила можливості швидкого сполучення з метро, організували збір підписів із проханням повернути зупинку. Негативна відповідь з відділу транспорту міськвиконкому була обґрунтована тим, що від цього постраждали б мешканці Теремків, а збільшити випуск рухомого складу на маршрут неможливо “ввиду отсутствия резерва автобусов и водителей”¹²⁸⁵. Рухомий склад київського автобуса на той час складався переважно з машин Ikarus угорського виробництва; самі машини та запчастини до них наприкінці 1980-х років місто мало купувати за тверду валюту, що було дедалі більшою проблемою.

Навесні 1985 року газета “Вечірній Київ” провела анкетування читачів під рубрикою “Пасажир і автобус”, запропонувавши, серед інших, такі питання: “Чи задовольняє вас схема автобусних маршрутів на вашому масиві, у мікрорайоні?”; “Чи порушуються графіки руху автобусів, маршрутних таксі, якими ви користуєтесь?”¹²⁸⁶. Аналіз відповідей показав, що кияни були значною мірою задоволені схемою автобусних маршрутів, хоча траплялося й чимало зауважень. Зокрема, група працівників того ж таки університету була невдоволена трасуванням маршруту № 38, що сполучав обидва кампуси університету, в центрі та в районі ВДНГ: у другому з них його кінцева знаходилася надто далеко від навчальних корпусів. Окремі незадоволення висловлювали мешканці Теремків, Троєщини, Оболоні, Микільської Борщагівки, Татарки тощо. Скаржилися на нечітку роботу маршруту № 103, що сполучав Сирець з Оболонню, а надто № 10, від Харківського масиву до станції метро “Лівобережна”. Дописувачі зазначали, що через великі перебої в

¹²⁸⁵ Лист відділу транспорту міського виконавчого комітету С. В. Машкевичу від 20 вересня 1989. Особистий архів автора.

¹²⁸⁶ Пасажир і автобус // Вечірній Київ. 1985. 26 березня. № 70 (12385). С. 2.

роботі цього маршруту їм доводиться користуватися іншими, більш віддаленими станціями метро (“Дарниця” або “Комсомольська”)¹²⁸⁷. Ще одне подібне опитування провели в березні 1986 року, цього разу за конкретнішою тематикою — удосконалення автобусної мережі Троєщини¹²⁸⁸. В обговоренні взяло участь близько 100 киян; “побажання трудящих” урахували (принаймні, так стверджувалося) при запровадженні нових маршрутів та модифікації наявних¹²⁸⁹.

Перше скорочення маршрутів у центрі, спричинене дефіцитом рухомого складу (після закриття трамвайного маршруту № 8, про яке розповідалося раніше), сталося восени 1990 року. У розробленому в серпні плані випуску троллейбусів на IV квартал того року йшлося про “обеспечени[е] пассажироперевозок с жилмассива Вигуровщина-Троєщина” і водночас зазначалося, що “план выпуска по троллейбусному депо № 1 предусматривает укорочение м[аршру]тов № 1, 11 до Республиканского стадиона”¹²⁹⁰. Цю ідею й реалізували. На вільній частині площі біля Республіканського стадіону (нині НСК “Олімпійський”) збудували розворотне кільце для троллейбусів, і з 1 вересня два з чотирьох троллейбусних маршрутів, що ходили Хрещатиком — № 1, 11 — вкоротили до цього кільця¹²⁹¹. У пресі виклали правдиву причину вкорочення: вивільнити троллейбуси для Троєщини (ситуація там загострилася, позаяк 10 жовтня маршрут № 30 подовжили до нової кінцевої зупинки на Милославській вул.¹²⁹²) можна було тільки шляхом скорочень центральних маршрутів (що деякою мірою дублювалися метро). Так само задля вивільнення автобусного рухомого складу для троєщинських маршрутів

¹²⁸⁷ Пасажи́р і автобус. Огляд відповідей на запитання анкети // Вечірній Київ. 1985. 29 травня. № 122 (12437). С. 3.

¹²⁸⁸ Автобусні маршрути Троєщини // Вечірній Київ. 1986. 1 березня. № 51 (12666). С. 2.

¹²⁸⁹ Автобусні маршрути Троєщини // Вечірній Київ. 1986. 5 червня. № 129 (12744). С. 2.

¹²⁹⁰ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 278 “Об обеспечении выпуска троллейбусов на линию с 01.09.90 и в осенне-зимний период 1990–91 гг.” 1990. 21 августа.

¹²⁹¹ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 293 “О восстановлении движения троллейбусов по проспекту Науки и изменении трасс следования троллейбусов маршрутов №№ 1, 4, 9, 11”. 1990. 6 сентября.

¹²⁹² Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 330.

скасували вельми популярний автобусний маршрут № 14, що з'єднував Ленінградську площу з ВДНГ¹²⁹³. З депо № 1, що обслуговувало ці маршрути, до депо № 4, що обслуговувало Троєщину, передбачили передати 18 тролейбусів 9Tr¹²⁹⁴.

Вище (§ 4.4) розповідалося про прецедент, коли задля підсилення одного трамвайного маршруту до новозбудованого масиву (Борщагівки) закрили три інші. Проте ті маршрути були відносно малозначущими; тепер же йшлося про два популярні тролейбусних маршрути, що обслуговували центр. Рішення про зняття цих двох маршрутів з Хрещатика спричинило обурення. У колективному листі пасажирів до редакції “Вечірнього Києва”, під яким за півгодини зібрали 71 підпис, ішлося: “Ми, кияни <...> висловлюємо рішучий протест проти волонтаристських дій КТТУ, яке, усупереч здоровому глузду і на угоду своїм відомчим амбіціям, скоротило зручні і потрібні людям тролейбусні маршрути № 1 і 11”¹²⁹⁵. З оціночним судженням про “відомчі амбіції” важко погодитись. У спробі відвернути кризу трамвайно-тролейбусне управління застосувало нове рішення: припинити списування старих тролейбусів, що відпрацювали свій амортизаційний термін. Натомість поставили дуже амбітну мету: за трохи більше ніж місяць відновити 187 тролейбусів 9Tr, зробивши їх придатними до експлуатації¹²⁹⁶. У нашому розпорядженні немає даних про те, скільки тролейбусів фактично відновили; відомо, однак, що це відновлення навіть у сумі з закупівлею нових тролейбусів (у 1990 році — 63 одиниці DAC-217E й 27 одиниць 15Tr, зчленованої версії 14Tr¹²⁹⁷) не компенсувало списання старих машин. Сумарна кількість тролейбусів за підсумками 1990 року впала на 36 одиниць (див. Додаток І). В

¹²⁹³ Поліпшувати транспортне обслуговування // Вечірній Київ. 1990. 18 серпня. № 190 (14005). С. 1.

¹²⁹⁴ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 278 “Об обеспечении выпуска троллейбусов на линию с 01.09.90 и в осенне-зимний период 1990–91 гг.” 1990. 21 августа.

¹²⁹⁵ Поверніть тролейбуси! // Вечірній Київ. 1990. 19 грудня. № 291 (14106). С. 2.

¹²⁹⁶ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 278 “Об обеспечении выпуска троллейбусов на линию с 01.09.90 и в осенне-зимний период 1990–91 гг.” 1990. 21 августа.

¹²⁹⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 529.

умовах дефіциту конвертованої валюти для закупівель нових машин та запчастин повномасштабна криза була справою часу.

Ситуація з трамваями, що загалом амортизуються повільніше, ніж тролейбуси, була дещо менш критичною. У травні 1989 року¹²⁹⁸ відкрили нове трамвайне кільце на Старовокзальній вулиці, тому що на одноколіїному вокзальному кільці розверталося надто багато трамваїв — до 79 на годину (тобто більше ніж один вагон на хвилину). Сюди перевели маршрути, що підходили до вокзалу з заходу (№ 1-К, 2, 13). Навесні 1990 року начальник КТТУ Станіслав Бейкул у газетному інтерв'ю озвучив плани будівництва нових трамвайних ліній (1992 рік — на Троєщину, вулицею Закревського, та на Осокорки, до майбутньої станції метро; 1995 рік — перша черга швидкісного трамвая на Троєщині) та тролейбусних ліній (1991–1992 роки — Червонозоряним проспектом (Лобановського), проспектом Глушкова до Теремків-1; 1993 рік — третє подовження лінії проспектом Маяковського, нова лінія бульваром Перова до станції метро “Дарниця”) — але зробив важливе зауваження: “в <...> цих планах можливі і зміни. Насамперед, багато що залежатиме від поставок рухомого складу з Чехословачини та Румунії”¹²⁹⁹. (У реальності всі ці плани втілили в життя, але помітно пізніше.)

Отже, основним викликом, що стояв перед транспортною системою Києва в 1980-х роках, було підтримання та розвиток транспортної інфраструктури житлових масивів в умовах їх інтенсивного зростання. Найкращим чином цю проблему розв'язали стосовно Оболоні, як показано в § 4.3–§ 4.4. Набагато складнішою була (і досі залишається) ситуація з Троєщиною, яка перевершує Оболонь за населенням, але метро там немає. До Троєщини вчасно підвели тролейбусну лінію, автобусні маршрути, згодом трамвайну лінію; втім, зростання розміру цього масиву потребувало

¹²⁹⁸ До відома пасажирів // Вечірній Київ. 1989. 12 травня. № 109 (13624). С. 4.

¹²⁹⁹ Трамвай, тролейбус: сьогодні і завтра // Вечірній Київ. 1990. 3 квітня. № 76 (13891). С. 3.

насичення цих маршрутів все більшою кількістю рухомого складу — а водночас намітилася криза з його постачанням.

Основною проблемою тут стала імпортозалежність. У розглянутий період весь новий рухомий склад київського наземного транспорту постачався з країн соціалістичного блоку. Наприкінці 1980-х років розрахунки з цими країнами перевели на тверду валюту, що в умовах фактичної неконвертованості радянського рубля унеможливило закупівлю рухомого складу й навіть запчастин до наявних машин у колишніх об'ємах. Рішення продовжувати експлуатувати машини, що відпрацювали свій офіційний амортизаційний термін, пригальмувало процес скорочення кількості рухомого складу, але загалом не могло розв'язати проблему. Тому з 1990 року почався процес скорочення маршрутів заради вивільнення рухомого складу (зазначимо, що своєрідний прецедент такого роду стався в 1987 році, коли через зношеність двокабінних трамвайних вагонів і неможливість замінити їх на нові довелося закрити маршрут № 8, що мав попит). Як буде показано в наступному розділі, у подальші роки процес деградації транспортної системи, викликаний нестачею рухомого складу, значно інтенсифікувався.

Відзначимо також, що при плануванні змін у транспортній системі певною мірою використовувався механізм зворотного зв'язку — зокрема, через опитування в газетах. Найбільшою мірою це стосувалося автобусного транспорту. Очевидно, що стосовно саме цього виду транспорту має найбільший сенс запитувати думки та побажання пасажирів щодо запровадження нових маршрутів або зміни чинних, оскільки це не потребує прокладання рейок та/або контактної мережі. Згідно з інформацією в періодичній пресі, “побажання трудящих” враховувались у плануванні автобусних маршрутів — насамперед на Троєщині; в інших випадках (як-от ситуація з маршрутом № 80) їх не врахували через, знов-таки (як стверджувалось), дефіцит рухомого складу.

Висновки до розділу 4

Розглянувши період 1944–1991 років у еволюції київського транспорту, вбачаємо певні аналогії з 1918–1941 роками. Обидвом цим періодам передували кризи, отже першим завданням в обох випадках було відновлення транспортної системи. У другому випадку на це знадобилося п'ять років — дещо менше, ніж у першому; це цілком природно, враховуючи те, що “глибина падіння” була меншою. Після відновлення в обох випадках настав період планомірного поступового розвитку. Ще однією спільною тенденцією 1930-х і 1940–1960-х років було скорочення трамвайного руху в центрі. У середині 1930-х років цю тенденцію започаткували й запланували були продовжити, але процес перервала війна. Те, що намітили тоді (і навіть більше), реалізували до початку 1960-х років. Водночас у 1954 році відновили перерване війною трансдніпровське трамвайне сполучення і швидкими темпами розбудували нову, “з нуля”, лівобережну трамвайну мережу.

Кількісною відмінністю післявоєнного періоду від довоєнного було те, що після війни зростання населення Києва стало значно інтенсивнішим. Почали забудовуватися житлові масиви. Це спричинило необхідність якісно нових підходів до розвитку транспорту. Будівництво метрополітену в Києві обговорювалося ще в 1930-і роки, але реально розпочалося в 1949 році й затягнулося на 11 років — з причин як об'єктивних (несприятливі геологічні умови), так і суб'єктивно-організаційних (дворічна пауза за розпорядженням союзної влади). Київський метрополітен розпочав функціонування 6 листопада 1960 року. Поява метрополітену стала основою третьої трансформації київської транспортної системи. Релокація трамвая та поява метрополітену, разом узяті, означали зміну стратегії розвитку київського міського транспорту. Трамвай мав поступитися метрополітену роллю основного виду транспорту. Стали з'являтися маршрути наземного

транспорту, основною функцією яких було підвезення пасажирів до метрополітену.

Ще однією транспортною новацією цього періоду став швидкісний трамвай, відкритий у 1978 році. Цей вид транспорту посідає проміжну позицію між класичним трамваєм і метрополітеном. Метрополітен у Києві з'явився майже на сто років пізніше, ніж перший метрополітен у світі (у Лондоні), проте швидкісний трамвай став одним із перших у світі (того ж року подібна лінія з'явилася в канадському Едмонтоні). Задля розв'язання проблеми великих пасажиропотоків на тролейбусних маршрутах у Києві вперше у світі застосували зчеплення тролейбусів у поїзди. Отже, у плані інновацій в царині електротранспорту Київ у 1960–1980-х роках перебував на світовому рівні: перш за все, у місті правильно зрозуміли роль сучасного трамвая як перспективного виду транспорту й здійснили практичні кроки з розбудови трамвайної системи.

У цілому, основним завданням транспортної системи Києва, починаючи з другої половини 1950-х років, стало забезпечення транспортним сполученням житлових масивів, що зростали — тобто організація їх зв'язку з центром міста та, меншою мірою, між собою. Класичний сценарій розв'язання цієї проблеми — послідовне проведення туди видів транспорту, починаючи з такого, що обслуговує мінімальні пасажиропотоки (автобус), продовжуючи електротранспортом, що здатний впоратися з більшими потоками (тролейбус, трамвай), і на останньому етапі, якщо в цьому є необхідність — прокладка метро. Саме такий сценарій втілили на Оболоні. На початковому етапі забудови цього масиву туди підвели автобус, згодом — трамвай, і синхронно з завершенням основної частини забудови масиву — метро. Так само своєчасно проклали метро та транспорт, що підвозить до нього, на лівобережні масиви (Воскресенка, Русанівка, Березняки, Лісовий). До менших за розміром масивів (Першотравневий, Відрадний) метро не підводилось, а транспортом, що

підвозить до метро, ці масиви забезпечили вчасно. Особливим випадком стала Борщагівка, куди провели швидкісний трамвай.

Але інші масиви, що потребували метро, отримали його з великим запізненням (Теремки) або не отримали зовсім (Виноградар, Троєщина). Транспортну проблему Теремків тимчасово розв'язували за допомогою експресного автобусного маршруту; Троєщини — підведенням туди автобуса, тролейбуса, згодом трамвая.

Зрештою, наприкінці 1980-х — на початку 1990-х років почала даватися взнаки криза з постачанням рухомого складу. Основною проблемою стала імпортозалежність. На тлі загальної економічної кризи, пов'язаної з агонією радянської системи, ця специфічна для Києва проблема стала основним чинником глибокої кризи транспортної системи, що розпочалася в 1990-х роках.

РОЗДІЛ 5. РОЗВИТОК І ПРОБЛЕМИ КИЇВСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕЗАЛЕЖНОЇ УКРАЇНИ

5.1. Четверта трансформація транспортної системи: поява альтернативи

1991 рік вніс докорінні зміни до політичної карти світу. Стосовно ж київського наземного міського транспорту, є всі підстави говорити про те, що цього року на ньому почалася повномасштабна криза.

Основною проблемою став дефіцит рухомого складу, що, починаючи з 1991 року, давався взнаки чимдалі більше. Як згадано вище (§ 4.5), коріння цього дефіциту полягало в тому, що всі трамваї, всі тролейбуси та майже всі автобуси в Києві на той час були імпортними. Постачалися вони з країн радянського блоку (конкретніше, Ради економічної взаємодопомоги): трамваї надходили з Чехословаччини, тролейбуси — з неї ж та з Румунії, автобуси — з Угорщини. Від 1964 й до кінця 1990 року розрахунки між СРСР та цими країнами здійснювались у так званих перевідних рублях — колективній наднаціональній валюті, що не була вільно конвертованою. Але, починаючи з 1991 року, колишній “соціалістичний табір” перейшов на вільні ринкові відносини й на розрахунки в конвертованій валюті¹³⁰⁰. Остання на той час була дефіцитом у СРСР, де валютний ринок тільки формувався. Отже, нові економічні умови спричинили різке скорочення постачання нового рухомого складу та запчастин до наявних машин.

Характерний приклад вбачаємо з документації Київського трамвайно-тролейбусного управління того часу. Уже на початку 1991 року виявилось, що одна з деталей (т. зв. пневмосильфон, амортизувальний пристрій) на тролейбусах DAC-217E часто виходила з ладу, а поставки цих деталей із Румунії припинились. Через це простоювало до 10–15 тролейбусів.

¹³⁰⁰ Переводной рубль уходит. Что остается // Российская газета. 1990. 11 ноября. URL: <https://rg.ru/1990/11/11/rubl.html>

Спеціалісти КТТУ розробили конструкцію, що дозволяла використовувати на румунських машинах пневмосильфони від чеських; планували також замовити подібні сильфони на Білоцерківському шинному заводі¹³⁰¹. Керівництво КТТУ наказало брати участь “в освоении [и] изготовлении новых запасных частей для трамваев и троллейбусов” службі руху¹³⁰². Нам невідомо, що саме з цих планів та якою мірою реалізували.

Але проблема була не лише у відсутності запчастин. “Из-за отсутствия должного контроля, при наличии запчастей и материалов в эксплуатационных депо в феврале с. г. [1991 — С. М.] продолжали простаивать неходовыми троллейбусы ДАК-217Е и трамваи Т-3М (депо им. Красина [нині Подільське — С. М.]), — йшлося в іншому наказі. — Троллейбусы разуккомплектовываются, оборудование разворовывается и троллейбусы становятся практически не восстановимыми (особенно в IV и I депо)”¹³⁰³. Отже, сталося різке падіння трудової дисципліни серед транспортних робітників. Усю другу половину 1991 року в тих самих 1-му та 4-му троллейбусних депо спостерігався постійний недовипуск рухомого складу (в один окремий день у грудні — 18 і 27 одиниць, тобто 7,7 % та 10,8 % від загальної інвентарної кількості, відповідно). Це не було викликано об’єктивними обставинами: у 1-му депо простоювало багато троллейбусів 9Тг, хоч агрегатів для їх відновлення було вдосталь (зокрема, завдяки тому, що багато троллейбусів цього ж типу списали), у 4-му депо — багато ДАС-217Е, попри те, що запасні частини для їх ремонту були поставлені до депо. Причини зриву випуску встановили: низька організація та якість виконання регламентних робіт і неоперативність у відновленні несправного рухомого складу¹³⁰⁴. Коефіцієнт використання рухомого складу — тобто відношення числа машин, що виходили на лінію, до загальної інвентарної кількості машин

¹³⁰¹ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 26 “О применении чехословацких пневмосильфонов на троллейбусах ДАК-217Е румынского производства”. 1991. 31 января.

¹³⁰² АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 44 “О экономическом и социальном развитии Киевского трамвайно-троллейбусного управления на 1991 год”. 1991. 20 февраля.

¹³⁰³ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 51 “Инвентарь подвижного состава на 01.03.91 г.”. 1991. 28 февраля.

— на початку 1991 року становив близько 0,83 по трамваю й 0,79 по троллейбусу¹³⁰⁵.

Тим часом населення київських житлових масивів невпинно зростало, що спричиняло зростання пасажиропотоку на відповідних маршрутах. Керівництво КТТУ наказало керівникам депо та начальникам служб на постійній основі “оперативно вносить изменения в план выпуска подвижного состава на маршруты №№ 7, 30 (троллейбус) и 25, 26 (трамвай)”¹³⁰⁶ (вказані троллейбусні маршрути обслуговували, відповідно, Новобіличі й Троєщину, трамвайні — Харківський масив). Такі зміни дійсно вносилися: зокрема, випуск на троллейбусний маршрут № 7 у квітні 1991 року збільшили від 38 машин до 42, у грудні того ж року — до 44, ще через рік — до 46; на маршрут № 30 — у грудні 1991 року від 20 машин до 22, менше ніж через місяць — до 26, у березні 1992 року — до 34, у грудні — до 38¹³⁰⁷. Але отримати необхідні для цього машини можна було, лише знявши їх з інших маршрутів.

Враховуючи, що в центрі міста, з одного боку, існувало метро, з іншого боку, деякою мірою відбулося дублювання одних маршрутів іншими, запланували різко скоротити транспортну мережу в центрі — але й не тільки там. У жовтні 1991 року Київський міськвиконком прийняв пропозиції трамвайно-троллейбусного управління та міського територіально-виробничого об’єднання автомобільного транспорту про “часткову реорганізацію” маршрутної мережі троллейбусів та автобусів з 1 листопада того ж року. Згідно з цими пропозиціями, зокрема, мав повністю припинитись троллейбусний рух Хрещатиком, частиною Червоноармійської та більшою частиною Володимирської вулиці. Автобусний маршрут № 38 скорочувався до станції

¹³⁰⁴ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Наказ № 5 “Про зрив випуску рухомого складу на лінію”. 1992. 3 січня.

¹³⁰⁵ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 30 “Об инвентаре подвижного состава на 01.02.91 г.”. 1991. 5 февраля.

¹³⁰⁶ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 44 “Об экономическом и социальном развитии Киевского трамвайно-троллейбусного управления на 1991 год”. 1991. 20 февраля.

¹³⁰⁷ АКП КПТ. [Історичні дані зі статистики троллейбусних маршрутів.]

метро “Дзержинська” (“Либідська”), тож безпересадковий зв’язок між двома кампусами університету переривався; маршрут № 69 — до Тарасівської вулиці, через що розривався його зв’язок із другою лінією метро. Скорочення автобусних маршрутів стосувалися периферійних районів навіть більшою мірою, ніж центру. Три тролейбусних і вісім автобусних маршрутів відмінялися. Вивільнений рухомий склад мали спрямувати на масиви Троєщина, Теремки, Новобіличі, Харківський тощо. В якості своєрідної розради оголосили, що зміни ці матимуть тимчасовий характер: “Після поповнення транспортних підприємств новими машинами схеми руху автобусів і тролейбусів змінених маршрутів відновляться”¹³⁰⁸.

Це очевидно непопулярне рішення викликало обурення мешканців, і його скасували ще до вступу в силу. Але ситуація з наповненням маршрутів рухомим складом продовжувала погіршуватись. Як зазначив у інтерв’ю на початку листопада начальник служби руху КТТУ Л. Смирнов, випуск тролейбусів на осінньо-зимовий період скоротився з 924 у 1989 році до 751 у 1991-му. Тільки на Троєщину мали випускати щоденно понад 160 тролейбусів (у перерахунку на одинарні машини), реально ж випускалося близько 100. “Третина тролейбусів давно підлягає списанню, але через відсутність валюти немає чим їх замінити, — констатував Смирнов. — Ремонтники ліплять із двох-трьох машин одну, аби хоч щось випустити на лінію”¹³⁰⁹.

Скорочення тролейбусного руху в центрі все одно відбулося, хіба що не так різко, як це запланували в жовтні. У грудні 1991 та березні 1992 року з’явилися, відповідно, маршрути № 10К та 11К, що не йшли до центру, а закінчувались біля станції метро “Дзержинська”. Випуск на нескорочені версії цих самих маршрутів скоротили до мінімуму (а маршрут № 10, до вокзалу, закрили вже наприкінці січня 1992 року, залишивши тільки коротку версію). Незабаром виникли й інші короткі маршрути: № 22К, 27К, 30К тощо. У центрі

¹³⁰⁸ Краще менше, та краще // Вечірній Київ. 1991. 4 жовтня. № 191 (14306). С. 1.

¹³⁰⁹ Маршрути залишилися — проблеми теж // Вечірній Київ. 1991. 5 листопада. № 212 (14327). С. 2.

пасажири тепер мали пересаджуватися з тролейбусів на метро. Це, очевидно, означало додаткові витрати, та й не завжди було зручно, тому що станції метро розташовані рідше, ніж тролейбусні зупинки, і до (від) них треба довше йти пішки. Таким чином, для багатьох пасажирів поїздки до центру стали не тільки дорожчими, а й тривалішими. “Постраждала” й Троєщина, попри те, що вона була пріоритетом для транспортної системи: маршрут № 30К доходив тільки до вулиці Сабурова (старої кінцевої), не покриваючи північно-східну частину масиву¹³¹⁰. Таке поступове скорочення маршрутів, природно, не викликало такого обурення населення, як рішення про різке скорочення — але кінцевий ефект був практично той самий.

Природним було спробувати перекрити дефіцит імпорту шляхом постачання вітчизняного рухомого складу. Саме в той період на київських автобусних маршрутах збільшилася доля автобусів ЛАЗ-695, виробництво яких на Львівському автобусному заводі не припинялось. Вони були менш місткими, менш комфортними, ніж угорські Ikarus, а також не дозволяли розвивати таку саму експлуатаційну швидкість, тому що висадка й посадка в них займала більше часу через вузькі двері. Однак певне полегшення ситуації з рухомим складом вони принесли. Стосовно тролейбусів, КТТУ деякою мірою “зіграло на випередження”. Ще 1989 року, коли криза тільки насувалася, воно замовило Київському заводу електротранспорту (КЗЕТ) виготовлення зчленованого тролейбуса. Результатом стала поява вже в січні 1991 року першої машини нової моделі К-11 (“Київ-11”). Експлуатаційні випробування цього тролейбуса в депо № 1 розпочались у серпні того ж року¹³¹¹, регулярна експлуатація — у жовтні¹³¹². Паралельно на заводі розробили одинарну версію цієї ж моделі — тролейбус К-11У, який вийшов на

¹³¹⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 334, 338.

¹³¹¹ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусне управління. Наказ № 222 “Про проведення експлуатаційних випробувань шарнірно-з’єднаного тролейбусу К-11 виробництва Київського заводу електротранспорту ім. Дзержинського”. 1991. 13 серпня.

¹³¹² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 346–348.

маршрути в грудні 1991 року¹³¹³. Проте за допомогою тролейбусів київського виробництва не вдалося навіть підійти до розв’язання проблеми дефіциту рухомого складу. По-перше, КЗЕТ за найсприятливіших умов міг би виготовляти не більше сорока машин на рік, по-друге, ці тролейбуси виявились недосконалими та потребували серйозної доробки. Київ отримав усього 5 машин К-11 та 26 К-11У, останні з яких списали або передали до інших міст у 1998 році¹³¹⁴.

Ще 1992 року виробництво К-11 передали на дніпропетровський завод “Южмаш”, де їх дещо вдосконалили та розпочали виготовляти під іншою маркою — ЮМЗ Т1 (зчленований) та ЮМЗ Т2 (одинарний). Цей досвід виявився більш удалим. Київ протягом 1990-х – 2000-х років закупив 56 машин ЮМЗ Т1 і 93 ЮМЗ Т2. Заради повноти зазначимо, що через декілька років Києву вдалося налагодити випуск якісної моделі тролейбуса. На київському авіаційному заводі “Авіант” (друга частина назви походить від прізвища авіаконструктора Олега Антонова) з 1993 року почалося виробництво моделі К-12 (що також неформально називали “Авіант” чи “Антонов”). Київ за майже п’ятнадцять років закупив 91 зчленований тролейбус цієї моделі та одну експериментальну одинарну машину; певна кількість їх експлуатується й досі¹³¹⁵.

Зрештою, у 1990 й 1995 роках, двома партіями, до Києва надійшли останні імпортні тролейбуси — Škoda 15Tr (зчленована версія 14Tr). Перші з цих машин виготовили ще 1987 року, але в Києві їх визнали надто дорогими й надали перевагу DAC-217E. Зрештою фінансування на них все-таки виділили, і Київ отримав загалом 46 машин 15Tr¹³¹⁶. Закупівля всіх цих моделей тролейбусів не дозволила задовільно розв’язати проблему дефіциту (у ці роки,

¹³¹³ АКП КПТ. Трамвайно-тролейбусне управління. Наказ № 335 “Про пуск в експлуатацію з пасажирями тролейбуса «К-11У» виробництва заводу ім. Дзержинського”. 1991. 16 грудня.

¹³¹⁴ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 529–530.

¹³¹⁵ Там само. С. 530–531.

¹³¹⁶ Там само. С. 309–311.

як побачимо нижче, списувалося більше машин, ніж закуповувалося), але принаймні допомогла загальмувати процес деградації системи.

Трамваї списувалися не так інтенсивно, як тролейбуси, але їх закупівля після 1991 року повністю припинилась, за винятком двох вагонів “Татра-Юг” (версії Tatra T-6, зібраної на заводі “Южмаш”), що їх Київ придбав у 1994 році.

Динаміка зміни кількості рухомого складу електротранспорту за десять років, починаючи з 1991-го, показана в Додатку І. Як бачимо, кількість рухомого складу і трамвая, і тролейбуса в ці роки монотонно знижувалася. Ближче до кінця цього десятиліття темпи зниження уповільнилися — пояснюється це тим, що більшість трамваїв та тролейбусів, масово закуплених у 1960-х – 1970-х роках, під маршрути до нових житлових масивів, на той час уже встигли списати. Але треба враховувати, що кількість рухомого складу, який виходив на маршрути (саме ця цифра має безпосереднє значення для пасажирів), скорочувалася ще більшими темпами, ніж наведена тут інвентарна кількість — тому що певну частину амортизованих машин не списували, але й експлуатувати не могли.

Проілюструємо останнє твердження чисельно. З таблиці вбачаємо, що інвентарна кількість трамваїв на 2000 рік упала, у порівнянні з 1991 роком, у $902/612 \approx 1,47$ раза, тролейбусів — у $1125/621 \approx 1,81$ раза. Але коефіцієнт використання, що в 1991 році становив 0,83 по трамваю й 0,79 по тролейбусу¹³¹⁷, на 2000 рік упав до 0,66 по трамваю й 0,66 по тролейбусу¹³¹⁸. Отже, кількість вагонів у русі складала на 1991 рік: трамвай — $902 \times 0,83 \approx 749$, тролейбус — $1125 \times 0,79 \approx 889$; на 2000 рік: трамвай — $612 \times 0,66 \approx 404$, тролейбус — $612 \times 0,66 \approx 410$. Відповідно, у порівнянні з 1991 роком ця кількість упала: по трамваю у $749/404 \approx 1,85$ раза, по тролейбусу — у $889/410 \approx 2,17$ раза — значно більше, ніж інвентарна кількість.

¹³¹⁷ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 30 “Об инвентаре подвижного состава на 01.02.91 г.”. 1991. 5 февраля.

¹³¹⁸ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 38 “Про інвентар рухомого складу на 1.02.2000”. 2000. 7 лютого.

Ще одним чинником істотного погіршення становища київського транспорту в 1990-і роки стала фінансова криза та гіперінфляція.

Київський наземний транспорт був планово збитковим, починаючи з 1974 року (метрополітен, однак, залишався прибутковим ще й у 1984-му¹³¹⁹ — не враховуючи, звісно, витрат на його будівництва), через характерне для СРСР явище — приховану інфляцію, при незмінних тарифах. У 1987 році тарифи на проїзд трамваем та тролейбусом підвищили від, відповідно, 3 та 4 копійок до 5 копійок (отже, вартість проїзду всіма чотирма видами транспорту зрівнялась). Попри це, у 1990 році київський транспорт для пасажирів був найдешевшим за всю історію. Ми називаємо “індексом вартості” проїзду в транспорті цифру, яка виражає, скільки відсотків середнього денного заробітку складає вартість разової поїздки. Станом на 1913 рік цей індекс становив близько 4 (якщо за разову поїздку вважати поїздку трамваем в межах однієї тарифної ділянки; поїздки довжиною більш ніж в одну ділянку були дорожче); інакше кажучи, за середню денну зарплату можна було проїхати трамваем $100/4 = 25$ разів. У 1990 році цей самий показник складав близько 0,6 — тобто за середню денну зарплату можна було проїхати транспортом 167 разів; отже, з точки зору пересічного пасажирів, транспорт у 1990 році був майже в 7 разів дешевший, ніж у 1913-му. Відзначимо також, що водночас із підвищенням разового тарифу в 1987 році різко подешевшали місячні проїзні квитки (на всі чотири види транспорту — від 9 руб. 35 коп. до 6 рублів), а також з'явилися кварталні, піврічні й річні квитки, які в перерахунку на місяць були ще дешевшими¹³²⁰.

У січні 1991 року першим передвісником прийдешнього підвищення тарифів стало ненадходження в продаж кварталних, піврічних і річних квитків. Транспортники вже не могли взяти на себе далекосяжні зобов'язання з перевезення пасажирів. 2 квітня 1991 року відбулася так звана “павловська

¹³¹⁹ ДАК. Ф. Р-1471. Оп. 11. Спр. 359. Арк. 5.

¹³²⁰ Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 47, 51.

реформа” (від імені тодішнього прем’єр-міністра СРСР Валентина Павлова) — планове підвищення цін на більшість товарів та послуг. Проїзд у київському транспорті тоді подорожчав утричі, від 5 до 15 копійок. Примітно, що це підвищення не одразу торкнулося метро: в ньому не встигли переробити турнікети під новий тариф. Тому проїзд у метро подорожчав майже на два тижні пізніше.

Так почалася гіперінфляція 1991–1996 років. Для підприємств міського транспорту це означало подвійний (як мінімум) виклик.

По-перше, подальші підвищення тарифів відбувались 2–4 рази на рік, тоді як собівартість перевезень (ціни на паливо, електроенергію, запчастини тощо) зростала майже безперервно. Це означало, що час від часу тарифи значно “відставали” від собівартості. Приміром, у грудні 1992 року разовий тариф на наземному транспорті підвищили одразу вдесятеро (від 50 копійок до 5 карбованців); у листопаді 1994 року — знову вдесятеро (від 100 до 1000 карбованців)¹³²¹. Навіть без точних розрахунків очевидно, що безпосередньо *перед* цими підвищеннями транспорт по відношенню і до зарплат, і до собівартості був майже безплатним. Це ніяк не сприяло фінансовій стабільності підприємства. (Пригадаємо, що в Одесі в ті самі роки міський електротранспорт зробили офіційно безплатним — врахувавши, що виручка не окупить навіть витрат на її збір та облік. Але це призвело до майже повного розвалу системи електротранспорту, і плату за проїзд повернули.)

По-друге, неминуче в умовах гіперінфляції падіння реальних доходів спричинило бажання громадян скоротити витрати на життя будь-якими можливими способами. Один із простих способів “зекономити” — не платити за проїзд у транспорті. У трамвайно-тролейбусному управлінні добре розуміли, що слід чекати масового ухилення від оплати. Ще наприкінці березня 1991 року, тобто напередодні першого підвищення тарифів, з’явився наказ по управлінню “Об организации и проведении рейдов по проверке

¹³²¹ Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 51–52.

наличия у пассажиров проездных документов в апреле месяце 1991 года” (щоправда, такі рейди мали відбуватись лише в робочі дні від 9:00 до 17:00); учасників рейдів, зокрема, мали “обеспечить штрафными квитанциями в количестве, необходимом для нормальной работы”¹³²². У липні того ж року до цієї проблеми повернулись. Тепер вирішили матеріально заохотити самих контролерів, установивши їм винагороду в розмірі 80 % (!) від суми штрафу¹³²³. Контролер, таким чином, став працювати набагато більшою мірою на себе особисто, ніж на підприємство — але ідея, як завжди в таких випадках, полягала в тому, що посилений контроль сприятиме зменшенню числа неплатників. Можливо, завдяки такому стимулу, а також, імовірно, через загальну “розкутість свідомості”, пов’язану з ліквідацією радянських уявлень про “моральний кодекс будівника комунізму” та йому подібних ідеологем, деякі контролери вдалися до вельми незвичних методів. Зокрема, у 1992 році контролерами працювали “двоє спортивного крою юнаків з прекрасно вишколеною вівчаркою. Один з них заходив на передні двері, другий, з вівчаркою, на задні. І розпочинався традиційний спектакль”¹³²⁴.

Пасажири, зі свого боку, вдалися до різноманітних способів, аби не платити за проїзд і водночас уникати штрафу. Дехто з пасажирів слабо компостував квиток, із таким розрахунком, аби в наступній поїздці його можна було закомпостувати ще раз, зробивши перше компостування непомітним. Інші возили з собою купу закомпостованих квитків, стверджуючи при перевірці, що щойно пробитий — один із них (розрахунок був на те, що контролер не захоче гаяти час, відбракуваючи всю купу, і знайде іншу “жертву”). Зрештою, був вельми “фундаментальний” підхід (автор цих рядків особисто знав киянина, який так робив): мати набір закомпостованих квитків, помічених бортовими номерами трамваїв або тролейбусів, де їх пробити, й

¹³²² АКП КПТ. Трамвайно-тролейбусне управління. Наказ № 79 “Об организации и проведении рейдов по проверке наличия у пассажиров проездных документов в апреле месяце 1991 года”. 1991. 29 березня.

¹³²³ АКП КПТ. Трамвайно-тролейбусне управління. Наказ № 179 “Про підвищення ефективності контролю за безквитковим проїздом на міському пасажирському транспорті контролерами, які працюють на штатних посадах”. 1991. 1 липня.

¹³²⁴ Контролер... з трояндою в петлиці // Вечірній Київ. 1992. 10 червня. № 112 (14476). С. 1.

пред'являти відповідний квиток контролеру (розраховуючи на те, що рисунки компостерів змінювалися рідко)¹³²⁵.

Масова несплата проїзду вмикала черговий механізм позитивного зворотного зв'язку. Падіння виручки через несплату погіршувало фінансове становище транспортних підприємств і відповідно їх можливості ремонтувати рухомий склад. Це призводило до зменшення випуску й відповідно зростання інтервалів і переповнення рухомого складу. Це, своєю чергою, збільшувало кількість неплатників через одразу два механізми зворотного зв'язку: перший — “ефект натовпу” (у переповненому салоні складно перевіряти квитки, тож пасажир стає впевненим у безкарності); другий — “психологічний ефект” (коли транспорт рідко ходить і переповнюється, пасажир розцінює це як неякісну послугу, і йому легко виправдати себе у власних очах, не сплачуючи таку послугу). Приклад, що ілюструє другий механізм: після страйку електротранспортників 1993 року, про який мова далі, з'явилися письмові (!) заклики до киян на кшталт: “Відповімо на страйк транспортників — страйком пасажирів. Принципово не платитимемо за проїзд у трамваях і троллейбусах!”¹³²⁶ Отже, цей зворотний зв'язок підсилював початкове відхилення.

Транспортники намагались розірвати це “порочне коло”, зокрема, вивісивши безпосередньо в салонах автобусів надруковані напівкустарним способом плакати, на яких *просили* пасажирів сплачувати проїзд — бо, мовляв, транспортники мають купувати паливо й запчастини, а основним джерелом доходів є плата за проїзд. Той самий плакат стверджував, що, за якимись розрахунками, проїзд не сплачував кожен сьомий пасажир¹³²⁷. Виникає питання, чи ця оцінка не була істотно заниженою. За іншими даними, протягом травня 1991 року в автобусах було виявлено 40 тисяч безквиткових

¹³²⁵ Машкевич С. В. Памяти киевских трамваев. URL: <http://www.mashke.org/kievtram/texts/kievtram.html>

¹³²⁶ Якщо гра без правил... // Вечірній Київ. 1993. 23 лютого. № 38 (14651). С. 1.

¹³²⁷ Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев, 2004. С. 63.

пасажирів¹³²⁸; це порядку 0,1 % від загального числа пасажирів автобусів за місяць, але цілком очевидно, що це мала частка справжньої кількості безквиткових. Як показали подальші події, ані підсилення контролю, ані тим більше “прохання” на адресу пасажирів не мали великого ефекту. У 1996 році до київського транспорту повернулись кондуктори. Розрахунок був досить простим. Пасажира легше “умовити” сплатити за проїзд, ніж оплатити штраф. При цьому систему попереднього продажу квитків не скасували; отже, у пасажира з’являвся вибір — купити квиток заздалегідь або в кондуктора безпосередньо в салоні. Інститут контролерів також залишився; пасажир, який не скористався жодною з можливостей оплатити проїзд, як і раніше, підлягав штрафуванню.

Економічна криза призвела до падіння реальних доходів практично всіх верств населення. Ще наприкінці 1980-х років у СРСР почалися страйки — спочатку з економічними, згодом і з політичними вимогами. Перший страйк на київському міському транспорті відбувся в липні 1990 року, проте він швидко закінчився (вимогу страйкарів про підвищення зарплати задовольнили) й тому залишився майже непомітним. У квітні 1991 року й декілька разів у 1992 році відбулися локальні страйки в окремих депо або автопарках, але й вони не мали надто великого ефекту¹³²⁹. Однак 16 лютого 1993 року розпочався загальний страйк працівників київського електротранспорту. Припинили роботу всі вісім трамвайних та тролейбусних депо, а також один із автобусних парків на лівому березі. Транспортники висунули дві основні вимоги: підвищення зарплати та нормалізація забезпечення рухомого складу запчастинами (відсутність яких загрожувала безпеці руху)¹³³⁰.

Страйк не був повною несподіванкою: електротранспортники заявляли про свої вимоги й погрожували страйком ще в попередні місяці. Місто, зі

¹³²⁸ Контролери поки що потрібні // Вечірній Київ. 1991. 12 червня. № 111 (14226). С. 2.

¹³²⁹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 358.

¹³³⁰ Машкевич С. В. Страйки на міському транспорті Києва (1901–2014) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 49. С. 99.

свого боку, проводило “репетиції” й навчання з дублювання електротранспорту автобусами¹³³¹. Коли страйк розпочався, міська влада залучила всі можливі ресурси задля компенсації величезних незручностей для пасажирів. До керування транспортними засобами залучили колишніх водіїв (пенсіонерів) та інженерно-технічних працівників, які мали права відповідних категорій, а також водіїв з інших міст, яких викликали як військовозобов’язаних запасу. Це дозволило відновити рух на чотирьох трамвайних і чотирьох тролейбусних маршрутах — по одному з кожного депо¹³³². Основним же компенсаційним засобом стало використання відомчих автобусів, що вийшли на маршрути вже о 15-й годині в перший день страйку. Їх парк налічував близько 1400 одиниць, що було навіть більше, ніж загальна кількість одиниць міського транспорту, які не вийшли на лінію (334 трамваї, 700 тролейбусів, 332 автобуси)¹³³³. Але така кількість автобусів не могла працювати в постійному режимі через брак палива та водіїв. На третій день страйку штаб цивільної оборони міста організував 22 спеціальні “рятивні” автобусні маршрути — що головним чином дублювали напружені маршрути електротранспорту — на які випускалося загалом близько 300 автобусів. Ці маршрути працювали в години “пік” — з 06:00 до 09:00 та з 15:00 до 20:00 — і проїзд ними був безкоштовним. За словами газетного кореспондента, це “врятувало становище, хоча про повну нейтралізацію страйку не може бути й мови”¹³³⁴. І тут не обійшлося без принаймні одного епізоду, що виглядає характерним для тих часів. Удень 19 лютого в автобус одного з цих безкоштовних маршрутів зайшли два “контролери” й почали стягувати штраф (!). Шахраїв досить швидко затримали; одному вдалося втекти, другого

¹³³¹ Сподівайся на краще — готуйся до гіршого // Вечірній Київ. 1993. 17 лютого. № 34 (14647). С. 1.

¹³³² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 358–359.

¹³³³ Страйк чи відмова працювати? // Вечірній Київ. 1993. 18 лютого. № 35 (14648). С. 1.

¹³³⁴ “Страйк не метод боротьби, а форма самознищення”. Тисячі киян переконались у цьому самі // Вечірній Київ. 1993. 19 лютого. № 36 (14649). С. 1.

доставили до райвідділу міліції, де з'ясувалось, що це дійсно колишній контролер, який вирішив таким чином “заробити”¹³³⁵.

Страйк тривав тиждень. 23 лютого поновили роботу в повному обсязі три депо, частково — ще три¹³³⁶; наступного дня — всі депо, хоча й після цього мали місце тимчасові скорочення маршрутів¹³³⁷. Вимоги страйкарів в основному задовольнили. Цілком очікувано, кияни були обурені як самим фактом страйку (за даними телефонного опитування, 80 % поставились до нього негативно, 13 % позитивно — причому серед цих останніх переважна більшість мала власний автотранспорт, отже страйк їх безпосередньо не торкнувся чи майже не торкнувся), так і характером вимог (15 % поставились до них позитивно, 72 % — негативно; більшість розуміла, що, оскільки транспорт фінансувався з міського бюджету, підвищення зарплати транспортникам було можливе, по суті, лише коштом інших)¹³³⁸.

Утім, настали й “оргвисновки” з боку міської влади. Тролейбусне депо № 4 (те саме, що обслуговувало троєщинські маршрути), в якому був розташований штаб страйку (приміром, уже 18 лютого тролейбусники депо № 3 хотіли виїхати на лінії, але з'явилися три “посли” з депо № 4 й сказали тверде “ні!”¹³³⁹), розформували, а на його базі створили ремонтно-механічні майстерні (РММ). Інші депо втратили ті елементи самостійності, що в них були до того. Очевидно, в рамках централізації трамвайні й тролейбусні депо перенумерували — трамвайні депо отримали номери від 4 до 7. Великого сенсу в такому “перейменуванні” не було, і 1996 року, під час ще однієї реорганізації, його скасували (тролейбусне депо № 4 відтоді стало називатися Куренівським)¹³⁴⁰.

¹³³⁵ Якщо гра без правил... // Вечірній Київ. 1993. 23 лютого. № 38 (14651). С. 1.

¹³³⁶ Місто — на колесах // Вечірній Київ. 1993. 24 лютого. № 39 (14652). С. 1.

¹³³⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 359.

¹³³⁸ Кияни — про страйк електротранспортників // Вечірній Київ. 1993. 26 лютого. № 41–42 (14654–14655). С. 1.

¹³³⁹ Якщо гра без правил... // Вечірній Київ. 1993. 23 лютого. № 38 (14651). С. 1.

¹³⁴⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 362–363, 367.

Але страйк став однією з причин трансформації київського транспорту, набагато глибшої й далекосяжної, ніж бюрократична реорганізація підприємства.

Страйк був не першим випадком в історії, коли Київ опинився без (наземного) електротранспорту. Раніше таке траплялося в революційні часи (§ 3.1) та в період німецької окупації (§ 3.4). Але тоді всі усвідомлювали, що відсутність транспорту спричинена зовнішніми, об'єктивними обставинами, і не було спроб цей транспорт чимось замінити (та й можливостей таких не було). Натомість, у цьому випадку вперше за історію Києва виявилось, що стандартному громадському транспорту існує *альтернатива*.

Окрім безкоштовних маршрутів, організованих штабом цивільної оборони, про які йшлося вище, на вулиці міста вийшла помітна кількість ерзац-транспорту — службові, міжміські автобуси, мікроавтобуси тощо. Звісно, водіями такого транспорту володіли не самі лише альтруїстичні міркування. Приватне візництво на той час уже не переслідувалося, як у радянські часи. Кияни тоді побачили: існує можливість доїхати тим самим маршрутом, де ходить звичний трамвай, тролейбус або автобус, ба навіть швидше — але за умови, що проїзд сплачується особисто водієві й жодними документами це не фіксується. Так, по суті, пройшла випробування модель сьогоденішнього маршрутного таксі¹³⁴¹.

Докладне дослідження феномена “маршруток”, які не є стандартним міським транспортом, виходить за рамки цієї роботи, але визначити їх вплив на систему міського транспорту важливо.

Як відомо, маршрутні таксі існували в Києві в радянський період, але займали свою особливу нішу. Вони обслуговували лінії з дуже низьким пасажиропотоком (наприклад, на Саперному полі, Жулянах, Русанівських садах) та/або дуже складним рельєфом, де традиційний транспорт не працював (Круглоуніверситетська вулиця). Основним рухомим складом були

¹³⁴¹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 360.

мікроавтобуси РАФ, місткістю близько 10 пасажирів, тариф складав 10–15 копійок. Станом на 1981 рік у Києві було 14 ліній маршрутних таксі¹³⁴², на 1987 рік — 25¹³⁴³, але за декілька років майже всі вони закрилися, вочевидь, через брак рухомого складу та нерентабельність.

Маршрутні таксі нового типу з'явилися у Києві в 1996 році. Їх появі сприяла криза стандартного транспорту, що схарактеризована вище: брак рухомого складу та проблеми з отриманням від пасажирів плати за проїзд. Комерціалізувати пасажирські перевезення спочатку спробували самі транспортники. Запровадили так звані “таксобуси” — звичайні автобуси з міських автопарків, які ходили наявними маршрутами, але плата за проїзд у них була вище за офіційну (типовою для осені 1996 року була цифра 40 копійок замість 20 копійок у звичайному автобусі), жодні пільги не діяли, а проїзні якщо й приймалися, то з вимогою доплатити різницю в тарифі. Легальність такої діяльності була сумнівною, але місто й держава фактично заплющували на це очі. Пасажирам таке нововведення, звісно, не дуже сподобалось: за додаткові гроші вони фактично не отримували жодних додаткових послуг. Одного разу, коли водій 56-го маршруту почепив на лобове скло табличку “Таксобус”, пасажири ледве не вчинили над ним розправу¹³⁴⁴. У грудні 1996 року з'явилися також “таксотролейбуси”, з вартістю проїзду 50 копійок замість 30, але ця практика довго не проіснувала¹³⁴⁵. Власне ж маршрутні таксі — це мікроавтобуси, спершу головним чином типу “ГАЗель”, які запустили і на маршрути, що повністю дублювали маршрути традиційного транспорту, і на нові маршрути, що обслуговували тільки вони. Експлуатантами перших маршрутних таксі були як міські автопарки, так і приватні підприємства; одним із перших таких підприємств стала фірма “Автосвіт”, причому існувала думка, що вона працювала незаконно¹³⁴⁶. Між

¹³⁴² Схема городского транспорта. 1981. URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/history/schemes/1981/>

¹³⁴³ Схема пассажирского транспорта. 1987. URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/history/schemes/1987/>

¹³⁴⁴ Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев, 2004. С. 63.

¹³⁴⁵ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 369–370.

¹³⁴⁶ Конкуренція чи неоголошена війна? // Вечірній Київ. 1997. 9 серпня. № 169 (15823). С. 2.

різними перевізниками виникла конкуренція. Спільною ж рисою для всіх них стало те, що проїзд у них сплачували всі (якщо хтось намагався ухилитись від оплати, водій зупиняв машину, і на неплатника “давили” його сусіди — всім потрібно було їхати далі), а квитків майже ніколи не видавали (хоча офіційно водій мав це робити). Отже, маршрутки одразу стали осереддям “чорної готівки”.

Не викликає сумнівів, що маршрутні таксі другої половини 1990-х років допомогли здолати гостру кризу міського транспорту, ліквідувавши (певною мірою) дефіцит транспортних послуг і відновивши баланс попиту й пропозиції. Але їх безумовно негативна роль полягала в тому, що вони відтягнули на себе значну частину платоспроможних пасажирів, ускладнивши таким чином і без того важке становище стандартного транспорту. Конкуруючи з останнім, водії маршруток нерідко вдавалися до нечесних заходів. Один із таких: знаючи розклад, вирушити на маршрут від кінцевої зупинки на хвилину-дві раніше, ніж тролейбус чи автобус, і підбирати значну кількість пасажирів на проміжних зупинках, змушуючи міський транспорт “возити повітря”.

Для традиційного транспорту таке відтягування пасажирів приводило в дію ще один механізм позитивного зворотного зв’язку. Зменшення числа пасажирів означає, що маршрут стає менш рентабельним, на нього, як правило, зменшується випуск, він стає більш уразливим для конкурентів, пасажирів стає ще менше. Через такий механізм маршрутні таксі цілком “поглинули” деякі автобусні маршрути Києва (наприклад, № 63 до Інституту теоретичної фізики; заради справедливості, ситуація для пасажирів завдяки цьому покращилася, бо маршрутки ходять частіше й далі, ніж останніми роками ходив автобус). У переважній же більшості міст України муніципальні автобуси протягом 2000-х років взагалі зникли, поступившись маршруткам¹³⁴⁷. Проблема, однак, полягає в тому, що останні не забезпечують ані того ж рівня

¹³⁴⁷ Маршрутка прямує в Африку // Свобода. 2007. 25–31 грудня. № 48–49 (363–364). С. 7.

комфорту, що традиційний транспорт, ані, що набагато гірше, того ж рівня безпеки.

Навіть в умовах глибокої кризи в середині 1990-х років у Києві відкрилася певна кількість нових ліній електротранспорту: 30 грудня 1994 року — продовження трамвайної лінії на Троєщині до Милославської вулиці (маршрут № 28)^{1348,1349}; 31 січня 1995 року — тролейбусна лінія до вул. Кадетський Гай (маршрут № 21), 31 грудня того ж року — тролейбусна лінія з Оболоні на Виноградар (маршрут № 24)¹³⁵⁰. У ті самі роки почалося проектування троєщинської лінії швидкісного трамвая (докладно про це див. § 5.3). Разом із тим, продовжилася тенденція закриття ліній і маршрутів у центрі: зокрема, у 1994 році різко зменшили випуск на трамвайний маршрут № 35, а з 1 січня 1995 року його закрили¹³⁵¹; у травні 1998 року, як результат реконструкції Софійської площі, скасували тролейбусний маршрут № 2 — відповідно, припинився тролейбусний рух Володимирською вулицею, окрім дільниці біля університету. У 2000-і роки колись дуже популярний автобусний маршрут № 71 (див. § 4.3) спочатку вкоротили до Софійської площі, а згодом закрили. У березні 2001 року “тимчасово” закрили не менш популярний тролейбусний маршрут № 20¹³⁵²; тролейбуси Хрещатиком більше не ходили.

Отже, починаючи з 1991 року, київський міський транспорт потрапив у кризове становище. Першопричиною кризи були об’єктивні економічні обставини, які в цьому конкретному випадку погіршилися імпортозалежністю. Через відсутність валютних ресурсів майже припинилась закупівля нових машин та запчастин, що спричинило дефіцит рухомого складу. (Зробили декілька спроб імпортозаміщення шляхом налагодження випуску вітчизняних

¹³⁴⁸ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 339 “Про введення в експлуатацію нової дільниці трамвайної лінії по вул. Закревського в обкаточному режимі”. 1994. 28 грудня.

¹³⁴⁹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 342 “Про зміну наказу ДКП “Київелектротранс” № 339 від 28.12.1994 р.”. 1994. 30 грудня.

¹³⁵⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 366, 370.

¹³⁵¹ АКП КПТ. [Історичні дані зі статистики трамвайних маршрутів.]

¹³⁵² Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 386–387, 393.

тролейбусів, але вони мали обмежений успіх.) Водночас зростав попит на транспортні послуги на житлових масивах, що продовжували розвиватись. Це змусило вдатись до скорочення троллейбусних та автобусних маршрутів у центрі, що погіршило транспортну ситуацію там і викликало невдоволення мешканців.

Падіння, з одного боку, реальних доходів населення, з іншого боку, якості транспортних послуг, в умовах більшої “розкутості” мислення обивателів внаслідок падіння радянського режиму, спричинило окреме шкідливе явище — масове ухилення від сплати за проїзд. По суті, виник конфлікт між транспортними підприємствами та пасажирами. Інший конфлікт, що також мав економічне підґрунтя — між транспортними підприємствами як роботодавцем та робітниками цих підприємств — вилився у великий страйк 1993 року, що став викликом для міста та його населення в цілому.

Під час страйку випробували різні моделі тимчасової заміни стандартного міського транспорту. Трьома роками пізніше одна з таких моделей — маршрутні таксі сучасного зразка — почала функціонувати в постійному режимі, на тлі скорочення чисельності рухомого складу стандартного транспорту, що продовжувалося. Таким чином сталася **четверта трансформація** київського міського транспорту, в результаті якої він утратив безальтернативність. Важливо підкреслити принципову різницю між другою трансформацією, що припала на 1920–1930-і роки (див. § 3.3), та цією, четвертою. І в тому і в іншому випадку йшлося про диверсифікацію, появу нових видів транспорту. Але якщо тоді зберігалася єдина система муніципального транспорту, що розвивалася за (більш-менш) єдиним планом, то зараз маршрутні таксі стали елементом, зовнішнім щодо системи. У сфері транспортних послуг з’явилася конкуренція, причому не завжди чесна, тому що конкурент, взагалі кажучи, не дотримувався правил. Отже, її не можна назвати позитивним явищем: вона призвела не до покращення міського

транспорту, а до ускладнення його становища, перш за все через втрату платоспроможних пасажирів.

5.2. Будівництво метрополітену в 1990–2000-і роки

Проведення метро на південний схід київського правобережжя, до району Звіринець, обговорювалося, як зазначено вище (§ 4.2), ще в 1918 році. Той давній проєкт швидко втратив шанси на практичне втілення, але до середини ХХ сторіччя стало ясно, що попит на транспортне сполучення з північного заходу на південний схід матиме місце. Нагадаємо, зокрема, що однією з небагатьох трамвайних ліній, збудованих у міжвоєнний період, стала лінія на Теличку й Саперну Слобідку (1935 рік). Тож, згідно з планами 1940-х років, третя лінія метро мала пройти майже тією самою трасою, що існує сьогодні, з двома відмінностями: пересадка з першої лінії на третю планувалася на станції “Університет”, а сама третя лінія мала закінчуватись у районі нинішнього Печерського мосту, не перетинаючи Дніпро. Зокрема, на (неофіційних) схемах метрополітену 1969¹³⁵³ та 1971 років¹³⁵⁴ саме “Університет” показано як станцію пересадки, а третя лінія закінчується станцією “Дружби народів”.

Але вже згідно з Генеральним планом м. Києва від 1966 року¹³⁵⁵ на півдні лівобережжя передбачалося будівництво нових житлових масивів. Отже, виникла ідея про побудову нового мосту через Дніпро (нинішній Південний міст) та подовження туди майбутньої третьої лінії метро. Відповідно, на схемі метрополітену 1975 року¹³⁵⁶ бачимо мостовий перехід та лівобережну дільницю цієї лінії під категорією “перспективне будівництво”.

¹³⁵³ Метро, день завтрашній // Вечірній Київ. 1969. 15 лютого. № 39 (7512). С. 2.

¹³⁵⁴ Масленков И. Л., Дышло В. И. Новая линия киевского метро // Строительство и архитектура. 1971. № 2. С. 19–24.

¹³⁵⁵ Генеральный план Киева 1966 г. URL: http://genplan.kiev.ua/Foto.files/66_1.jpg

¹³⁵⁶ Схемы трамваев, троллейбусов, автобусов, метрополитена, 1975 г.

URL: <http://www.mashke.org/kyivtram/history/schemes/1975-routes/1975-metro.jpg>

Саме тоді, у середині 1970-х років, почалось фактичне проєктування третьої лінії. Згідно з проєктом, вона мала починатися на житловому масиві Виноградар, проходити через Сирець, Львівську площу, Палац спорту, площу Лесі Українки, бульвар Дружби народів, перетинати Дніпро та прямувати до майбутніх житлових масивів Осокорки та Позняки. Далі вона мала перетинати Харківське шосе, Парк партизанської слави та виходити до залізниці яготинського напрямку неподалік платформи Лісництво (проєктна назва кінцевої станції — “Залізнична”). На цій лінії, близько 30 км завдовжки, запланували 21 станцію, у тому числі чотири пересадних: “Львівська площа” — на майбутню Подільсько-Воскресенську (п’яту) лінію, “Вулиця Комінтерну” — на станцію “Університет” першої лінії, “Бессарабська” — на станцію “Площа Льва Толстого” другої лінії, “Промвузол” — на майбутню Придніпровську (четверту) лінію. Крім того, мало бути три пересадки на залізницю: на Сирці, Наддніпрянському шосе (вони зараз і існують — на станціях “Сирець” та “Видубичі”, відповідно) та на кінцевій станції “Залізнична”¹³⁵⁷.

У квітні 1980 року затвердили назви майбутніх станцій першої ділянки будівництва Сирецько-Печерської лінії. Зокрема, “Вулиця Мечникова” перетворилася на “Мечникова”, “Площа Лесі Українки” — на “Печерську”, “Наддніпрянське шосе” — на “Наддніпрянську” тощо. Звертає на себе увагу, що в цьому списку є станція “Комінтернівська” третьої лінії, але водночас станція “Ленінська” (перед тим — “Вулиця Леніна”) першої лінії¹³⁵⁸. Саме тоді, на рубежі 1970-х і 1980-х років, вирішили змінити трасу третьої лінії і, замість робити пересадку на неї зі станції “Університет”, збудувати на першій лінії нову станцію, проміжну між “Університетом” та “Хрещатиком”; ця нова станція, “Ленінська” (нині “Театральна”), відтепер мала стати пересадною. Зазначимо, що її роль була не тільки в цьому, а й у тому, щоб розвантажити

¹³⁵⁷ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 151.

¹³⁵⁸ ДАК. Ф. Р-1. Оп. 8. Спр. 2191. Арк. 253, 255.

станцію “Хрещатик”, пасажиропотік на якій істотно зріс після побудови другої лінії на Оболонь. “Ленінська”, що розташовувалася відносно недалеко від “Хрещатика”, мала взяти на себе частину пасажирів звідти¹³⁵⁹. Відтак на третій лінії станцію “Комінтернівська” вилучили з проєкту, а пересадною стала станція “Золоті ворота”.

Підготовчі роботи з будівництва третьої лінії розпочались у другій половині 1980 року¹³⁶⁰. Улітку ж 1981 року почали будувати “Ленінську”¹³⁶¹. Будівельний майданчик розташувався на розі вулиць Леніна (Богдана Хмельницького) та Пушкінської. Тут дещо несподівано виявив себе ідеологічний чинник, пов’язаний із назвою майбутньої станції. Майданчик обнесли дерев’яним парканом, до якого прикріпили табличку з традиційним текстом: “Просимо вибачення за тимчасові незручності, пов’язані з будівництвом станції метро «Ленінська»”. Але, за спогадами Михайла Кальницького, назву станції з таблички досить швидко прибрати — вочевидь, вирішили, що незручності не мають асоціюватися з ім’ям Леніна¹³⁶².

Особливість “Ленінської” полягала в тому, що вона вбудовувалася в наявний відрізок лінії, між “Університетом” і “Хрещатиком”. На той момент у СРСР існував досвід будівництва станції на чинному відрізку, без зупинки руху поїздів: такою стала “Горьківська” (нині “Тверська”) в Москві, відкрита в 1979 році¹³⁶³. Але в нашому випадку тунелі, що існували, проходили через місце розташування майбутньої станції “Золоті ворота”. Тому спочатку збудували саму станцію “Ленінська” й нові ділянки тунелів; коли ж дійшли до місць примикання нових тунелів до старих, рух поїздів між “Університетом” і

¹³⁵⁹ На вулиці й під вулицею. Як розвиватись громадському транспорту столиці України в одинадцятій–дванадцятій п’ятирічках? // Вечірній Київ. 1980. 30 липня. № 176 (10994). С. 2.

¹³⁶⁰ Транспорт: проблеми, перспективи. Інтерв’ю на прохання читачів // Вечірній Київ. 1980. 7 серпня. № 183 (11001). С. 2.

¹³⁶¹ На вулиці й під вулицею. Як розвиватись громадському транспорту столиці України в одинадцятій–дванадцятій п’ятирічках? // Вечірній Київ. 1980. 30 липня. № 176 (10994). С. 2.

¹³⁶² Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 145.

¹³⁶³ Альперович Б., Зайдуллин И. “Горьковская”: впервые в практике // Метрострой. 1979. № 4. С. 2–7.

“Хрещатиком” довелося припинити. Сталося це 1 квітня 1987 року; перерва в русі тривала півроку.

Станція “Університет” не могла бути повноцінною кінцевою, оскільки вона не має оборотного тупику або з’їзда з жодного боку. Тому рух організували окремо на трьох ділянках: “Піонерська” — “Хрещатик”, “Святошино” — “Вокзальна” і “Вокзальна” — “Університет”; на цій останній ділянці обертався один поїзд у режимі “човника” по одній колії, що давало інтервал у чотири хвилини¹³⁶⁴. Розрив лінії метрополітену в самому центрі міста став великим “викликом” для наземного транспорту. Проведене заздалегідь вивчення пасажиропотоків виявило, що в ранкову годину “пік”, з 8:00 до 9:00, Святошинсько-Броварською лінією в обох напрямках користувалося 49 тисяч пасажирів, 21 тисяча з яких прямували до центру. При цьому тролейбуси маршруту № 5, який проходив повз станцію “Університет”, за 2–3-хвилинного інтервалу могли перевозити щонайбільше 8 тисяч пасажирів¹³⁶⁵. Тож проблема потребувала комплексного рішення. Маршрути, створені для компенсації тимчасового закриття метро, виконували дві основні функції. По-перше, нові маршрути тролейбусів (№ 9к Повітрофлотський шляхопровід — Площа Ленінського комсомолу, № 32 Залізничний вокзал — Музей Великої Вітчизняної війни, № 32к Залізничний вокзал — Площа Ленінського комсомолу) та автобусів (№ 73 Залізничний вокзал — Площа Ленінського комсомолу, № 74 Станція метро “Політехнічний інститут” — Площа Льва Толстого) пролягли паралельно закритій ділянці метро; окрім того, збільшили кількість рухомого складу на чинних маршрутах, що проходили частками цієї ділянці або неподалік від неї (трамвайні № 13, 35, тролейбусний № 10). По-друге, створили нові маршрути або підсилили наявні, що проходили альтернативними транспортними коридорами, таким чином надаючи пасажирам можливість обминути проблемну ділянку. Зокрема,

¹³⁶⁴ Незручності тимчасові // Вечірній Київ. 1987. 28 березня. № 73 (12988). С. 3.

¹³⁶⁵ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 145.

новий автобусний маршрут № 92 (Станція метро “Завод «Більшовик»” — житловий масив Вигурівщина-Троєщина) та підсилений маршрут № 94 (Станція метро “Завод «Більшовик»” — вулиця Північна) дозволяли мешканцям, відповідно, Троєщини й Оболоні, яким потрібно було дістатись західної частини міста, взагалі не їхати через центр. Новий автобусний маршрут № 83 (Ленінградська площа — Харківський житловий масив) у сполученні з підсиленними автобусними маршрутами № 3, 14, що прямували від Ленінградської площі мостом Патона на правий берег, створювали для мешканців Старої Дарниці та Харківського масиву альтернативу поїздки через станцію метро “Дарниця”. Схему нових маршрутів опублікували заздалегідь, разом із рекомендаціями для пасажирів щодо того, як можна цими маршрутами раціонально скористатися¹³⁶⁶.

Завдяки продуманій організації транспортної схеми “колапсу” в центрі не сталося. Як і планувалося, 1 жовтня 1987 року о 6 годині ранку відновили наскрізний рух першою лінією від “Піонерської” до “Святошино”¹³⁶⁷, новими тунелями між “Університетом” та “Хрещатиком”. Станцію “Ленінська” на той момент ще не добудували; її відкрили 6 листопада 1987 року¹³⁶⁸. Зазначимо, що вона стала останньою станцією, відкритою до річниці Жовтневої революції; радянські ідеологеми поступово відходили в минуле.

На “Ленінській” зробили заготовлення під перехід на станцію “Золоті ворота” третьої лінії, але до відкриття останньої на той момент залишалося понад два роки.

Будівництво власне третьої лінії стартувало на початку 1982 року. При цьому аносували, що регулярний рух на ділянці “Золоті ворота” — “Мечникова” розпочнеться в 1986 році. Також озвучили план, про який уже згадувалося (§ 4.4), — організувати на станції “Печерська” пересадку на

¹³⁶⁶ Проляжуть наземні маршрути // Вечірній Київ. 1987. 16 березня. № 62 (12977). С. 3.

¹³⁶⁷ Поїхали! // Вечірній Київ. 1987. 1 жовтня. № 226 (13141). С. 1.

¹³⁶⁸ Здрастуй, “Ленінська”! // Вечірній Київ. 1987. 7 листопада. № 256 (13171). С. 1–2.

швидкісний трамвай¹³⁶⁹. Наприкінці 1982 року завершилося будівництво лінії на Оболонь, і бригаду будівників тунелів перевели звідти на спорудження нового радіусу. Прокладка перегінного тунелю від станції “Золоті ворота” почалася 23 лютого 1983 року — знов-таки в радянське свято (щоправда, у газетному репортажі про цю подію, який витримано в радянському стилі — “Ударна будова киян”, “урочиста година”, “самовіддана праця ланкових — кандидата у члени КПРС <...>”, згадка про свято відсутня)¹³⁷⁰. Введення в дію першої черги затяглося. Це пояснювали тим, що, окрім перегінних тунелів, треба було побудувати ще службовий з’єднувальний тунель (що починався від станції “Мечникова” й долучався до наявного тунелю, який з’єднував станції “Хрещатик” і “Площа Жовтневої революції”; цими тунелями поїзди переходять з однієї лінії на іншу), а також складними геологічними умовами будівництва. У 1985 році терміном відкриття першої ділянки називали 1988 рік¹³⁷¹, згодом його перенесли на 1989 рік.

Перша ділянка третьої лінії, від станції “Золоті ворота” до станції “Мечникова”, стала до ладу 31 грудня 1989 року. Як і у випадку з другою лінією, відкриття такого короткого відрізка мало значення не стільки саме по собі, скільки — за виразом газетного кореспондента — як “дуже важливий трамплін для найближчої перспективи, коли нову трасу буде продовжено в обидва боки — на Сирець і Харківський масив”¹³⁷². Зазначимо також, що на момент відкриття не всі об’єкти були повністю готові. Перехід зі станції “Площа Льва Толстого” на “Палац спорту” відкрився на декілька днів пізніше. На станції “Золоті ворота” сталася затримка з реконструкцією житлового будинку, під яким розташований вхід на станцію; тому перші місяці на неї можливо було потрапити тільки зі станції “Ленінська”. Ескалаторний тунель і основний вхід на станцію стали до ладу 1 травня 1990 року¹³⁷³.

¹³⁶⁹ Нові траси метро // Київська правда. 1982. 14 березня. № 62. С. 4.

¹³⁷⁰ Початок траси // Вечірній Київ. 1983. 23 лютого. № 44 (11759). С. 3.

¹³⁷¹ А краще на метро // Вечірній Київ. 1985. 14 серпня. № 184. С. 2.

¹³⁷² Народження нової траси // Вечірній Київ. 1990. 2 січня. № 1 (13816). С. 1.

¹³⁷³ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 154.

Примітно, що під час проєктування саме цієї станції, у 1989 році, Київ, імовірно, вперше вийшов із-під контролю Москви в питанні, що стосувалося будівництва метро. Переможцем архітектурного конкурсу з оздоблення “Золотих воріт” став московський інститут “Метрогипротранс”, що запропонував досить стандартний, як на той час, проєкт. Але Микола Жаріков, який з 1987 року був головним архітектором Києва, вирішив, що цей проєкт жодним чином не відповідає історичному характеру місцини, де розташовувалася станція. Він зажадав зупинити оздоблювальні роботи й доручив архітектору Вадиму Жежеріну в щонайкоротші терміни створити новий, суто “київський” проєкт. Це й зробили¹³⁷⁴. Якби ця історія трапилась декількома роками раніше, Москва, можливо, зробила б “організаційні висновки” та покарала б тих, хто допустив порушення субординації; але в 1989 році “покарання” не сталося, а кияни отримали унікальну станцію, що за рейтингом британського видання “Business Insider” увійшла до списку 20 найкрасивіших станцій метро у світі¹³⁷⁵.

Пасажиропотік на новій дільниці, цілком очікувано, був низьким. Попервах застосували ту саму схему, що й тринадцятьма роками раніше на другій лінії — човниковий рух окремо по кожній із колій. Але незабаром з’ясувалося, що навіть двох поїздів забагато, тому з березня 1990 року до кінця 1991 року (подовження лінії) тут працював тільки один поїзд¹³⁷⁶. Він ходив не “човником”, а у звичайному режимі, по двох коліях, переходячи з однієї на іншу на кінцевих станціях. Оскільки на “Кловській” міжколійний з’їзд розташований (якщо дивитися з боку центру) не за, а перед станцією, для обертання на ній доводилось три рази міняти напрямок руху. Отже, обертання займало чи не більше часу, ніж проїзд двох перегонів.

¹³⁷⁴ Тоцкий О. Семь историй киевского метро. Киев, 2018. С. 112–115.

¹³⁷⁵ Станция метро "Золотые ворота" вошла в список 20 самых красивых станций в мире.
URL: <https://www.unn.com.ua/ru/news/1600579-stantsiya-metro-zoloti-vorota-uviyshla-do-spisku-20-naykrasivishikh-stantsiy-v-sviti>

¹³⁷⁶ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 152.

У цитованому репортажі про відкриття нової ділянки традиційно не обійшлося без певної “ідеологічної” домішки. Позаяк політична кон’юнктура помітно змінилася з моменту попереднього відкриття нових станцій (у 1984 році), то й тон тепер був дещо іншим. Кореспондент (справедливо) відзначив, що “за 40 років будівництва метро в Києві прокладено тільки дві лінії, загальною довжиною 34 кілометри <...> приходиш до невеселого висновку: таких темпів не знає жодне інше велике місто”. Пояснювалось це цілком у дусі того часу: “в роки застою склалося зневажливе ставлення до метробудування в нашому місті” — але: “[з] 1986 року [тобто з початку горбачовської перебудови. — С. М.] недооцінці метробудування в Києві покладено край. Київський міськком партії і міськвиконком прийняли розгорнуту постанову, суть якої в тому, щоб спорудження метро в місті стало справою всього міста”¹³⁷⁷.

Тепер оптимістично пообіцяли, що наступна ділянка, до станції “Наддніпряньська”, стане до ладу вже наприкінці 1990 року. Але, практично традиційно, цього терміну не дотримали. Окрім загальних обставин — економічної кризи — на це вплинув один конкретний чинник. Після станції “Наддніпряньська” (яку ще до відкриття перейменували на “Видубичі”) лінія мала перетнути Дніпро новозбудованим мостом, що (разом із підходами до нього з обох берегів) отримав назву “Південний мостовий перехід”. Логічно було б, аби сам міст та лінія метро, що проходить ним, стали до ладу одночасно. Проте далися ознаки особливості радянської планової економіки, яка доживала останні роки. Два московських “главки” (головні комітети) одного й того самого Міністерства транспортного будівництва СРСР — Головмостобуд і Головметробуд — свого часу не погодили між собою строки здачі в експлуатацію самого моста та лінії метрополітену. У результаті міст запланували відкрити 1990 року, а лінію метро — лише 1992-го. Це призвело до істотних ускладнень як для мостобудівників, так і для метробудівців.

¹³⁷⁷ Народження нової траси // Вечірній Київ. 1990. 2 січня. № 1. С. 1.

Останні, аби не зірвати терміни відкриття моста, змушені були перекидати ресурси (у тому числі будматеріали — метал, цемент, які на той час, через ті самі проблеми планової економіки, стали “гостродефіцитними”) з пускових об’єктів на “будови майбутнього”, безпосередньо пов’язані з мостом. Таким чином, уже наприкінці 1990 року були готові станція “Славутич”, 400 метрів двоколійних тунелів на лівому березі та ряд інших об’єктів, без яких не можна було завершити міст¹³⁷⁸.

Південний мостовий перехід відкрили 25 грудня 1990 року¹³⁷⁹, а лише через рік із невеликим, 30 грудня 1991 року, стала до ладу друга ділянка Сирецько-Печерської лінії метрополітену, зі станціями “Дружби народів” та “Видубичі”. Відтепер третя лінія стала досить повноцінною. Аби ще до відкриття її трансдніпровської ділянки забезпечити зв’язок із метро мешканцям житлових масивів південного Лівобережжя, запровадили нові автобусні маршрути № 14 і № 83 від станції “Видубичі” через Південний міст і проспект Бажана на Харківський масив¹³⁸⁰.

На цій ділянці вперше в Києві метробудівці “пропустили” станцію — “Печерську”, між “Мечникова” й “Дружби народів”. Через складні геологічні умови не встигли побудувати ескалаторні тунелі (ця станція — одна з найглибших у київському метрополітені), і тому “Печерську” не включили до пускової ділянки. Однак станційні тунелі й центральний зал збудували, аби добудувати решту можна було, не зупиняючи рух поїздів. Отже, “Печерська” — це друга, після “Театральної”, станція в Києві, що деякий час мала статус, за неофіційною термінологією, “станції-примари” (такої, що існує або існувала в недобудованому вигляді на чинній ділянці). Дві інші такі станції, також розташовані на третій лінії, розглянемо далі.

¹³⁷⁸ Чи будуватиметься в Києві метро? // Вечірній Київ. 1990. 29 жовтня. № 249 (14064). С. 1.

¹³⁷⁹ Сьомий кидок через Дніпро // Вечірній Київ. 1990. 26 грудня. № 296 (14111). С. 1.

¹³⁸⁰ Вийшли до Дніпра // Вечірній Київ. 1991. 27 грудня. № 247. С. 1.

Рівно через рік, 30 грудня 1992 року, поїзди третьої лінії метро пішли на лівий берег¹³⁸¹. Стала до ладу діляниця зі станціями “Славутич” та “Осокорки”. Тут уперше в київській практиці виявилось, що метро прийшло в певну точку “заздалегідь”. Річ у тім, що південна частина київського Лівобережжя забудовувалася не (відносно) традиційним способом, від берега річки й далі, а навпаки — від району Харківської площі в напрямку до Дніпра: спочатку Харківський масив, потім Позняки й лише потім Осокорки. Причиною було те, що до відкриття Південного моста й прокладення проспекту Миколи Бажана єдиною магістраллю, що вела на південний схід Києва, було Харківське шосе — від нього й починалася забудова. Так само й транспортна інфраструктура цього району спочатку вибудовувалася зі сходу на захід; зокрема, 31 грудня 1987 року тут відкрили трамвайну лінію Тростянецькою вулицею, що відгалужувалася від наявної лінії Славгородською¹³⁸². Наслідком стало те, що лінія метро на Осокорки попервах закінчувалася в майже незаселеній місцині. За свідченням Костя Козлова, “у перші півроку після подовження лінії метро до станції «Осокорки» авторові неодноразово доводилося чути обурення деяких пасажирів, які вочевидь завітали у цю частину міста випадково: мовляв, кому потрібне таке метро, що тільки дачників і перевозить, он краще б його на Троєщину пустили”¹³⁸³. Втім, про мотивацію побудови “метро до дач” пізніше розповідав Іван Данькевич, який наприкінці 1980-х років був головою Харківського райвиконкому Києва: “Мне удалось в 1988 году переубедить первого секретаря горкома [Костянтина. — С. М.] Масика, председателя горисполкома [Валентина. — С. М.] Згурского — и мы пробрили это направление метро, повернули его с центральной части туда [тобто домоглися, аби лівобережному напрямку віддали пріоритет над лук’янівсько-сирецьким. — С. М.]. Тогда как раз было

¹³⁸¹ До Осокорків — навпрошки // Хрещатик. 1992. 30 грудня. № 249. С. 2.

¹³⁸² АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 474 “Об открытии движения на трамвайном маршруте № 26”. 1987. 29 декабря.

¹³⁸³ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 162.

активное движение: перестройка, перестройка... Удалось тогда молодому председателю Харьковского [рай]исполкома доказать на бюро горкома: если у нас действительно перестройка, то давайте же сделаем, наконец, по классической схеме — сначала транспорт, а потом будем жильем обрастать. То есть сделаем то, чего не сделано было в свое время на Троещине”¹³⁸⁴.

Забудова не змусила на себе чекати, тож попит на метро на цьому напрямку швидко сформувався. І, попри економічну кризу та гіперінфляцію, будівництво метро тривало повним ходом. 28 грудня 1994 року відкрився рух четвертою чергою третьої лінії метро, зі станціями “Позняки” й “Харківська”. Як стверджував тодішній керівник “Київметробуду” Володимир Петренко, за планами, затвердженими ще за часів СРСР, ці дві станції мали відкрити лише 1996 року — отже, з цієї точки зору, ділянку пустили набагато раніше строку. Петренко також поділився з кореспондентом своєрідним “секретом фірми”: “Четыре месяца назад я пообещал Президенту, что “сдадимся” перед Новым годом, — получил под это обещание 500 миллиардов [карбованців; за тодішнім курсом близько \$ 20 млн. — С. М.]”. Тоді ж і постала нова київська традиція, згідно з якою у відкритті нових станцій метро брав участь президент України. “Леонид Кучма также держал речь и, в свою очередь, поздравил собравшихся на митинге строителей и эксплуатационщиков метро со столь знаменательным событием. И ведь действительно: заводы останавливаются, люди лишаются работы[,] и на тебе — метро строится. Это воистину замечательно”, — йшлося в газетному репортажі про відкриття¹³⁸⁵.

На цьому будівництво лівобережної частини третьої лінії призупинили. Принагідно зазначимо, що на перегоні “Видубичі” — “Славутич” з’явилася друга на цій лінії “станція-примара”, яка залишається в цьому статусі й до сьогодні — “Теличка”. На відміну від “Печерської”, її початково запланували не до відкриття в складі пускової ділянки, а на перспективу. Відповідно,

¹³⁸⁴ Как город подвел метро к... самозахватным дачам. А может, и к загородным домам элиты // Киевские ведомости. 1996. 22 июня. № 119 (938). С. 1, 8.

¹³⁸⁵ Метростроевцы все-таки успели // Киевские ведомости. 1994. 29 декабря. № 248. С. 1–2.

збудували платформи (по обидва боки колій), але не виходи зі станції. Існують плани перетворення корчуватської промзони, на території якої знаходиться ця станція, на житлові та/або офісні комплекси. Якщо ці плани буде втілено в життя, станцію “Теличка” можуть добудувати та відкрити.

Напередодні чергового Нового року, 30 грудня 1996 року, третю лінію метро подовжили в бік Сирця. Того дня відкрилася станція “Лук’янівська”, на однойменній площі, що являє собою доволі значний транспортний вузол. З відкриттям нової ділянки більш ніж 3 кілометри завдовжки Київ отримав ще одну “станцію-примару”, що є такою й нині — “Львівська брама”. Як і “Теличку”, цю станцію збудували в обсязі, достатньому, аби відкрити її без перерви в русі поїздів. Львівська площа, на відміну від Телички, і зараз генерує пасажиропотік, що виправдовує наявність тут станції метро. Проте вона залишилась недобудованою через відсутність рішення щодо реконструкції площі та, відповідно, розташування виходу зі станції. Тому ескалаторний тунель і досі не збудовано. Відкрити “Львівську браму” “збираються” останні майже 25 (!) років. Так, у 2001 році анонсували, що вона стане до ладу 2004 року¹³⁸⁶; у 2007 році — що її “нарешті розконсервують” та “форсованими темпами добудують до 2011 року” (до чемпіонату Європи з футболу 2012 року)¹³⁸⁷; на початку 2017 року міський голова Віталій Кличко пообіцяв відкрити “Львівську браму” в наступному, 2018 році¹³⁸⁸. Втім, станом на весну 2019 року жодних робіт з добудови цієї станції не розпочали.

27 грудня 1997 року в місті стало однією “станцією-примарою” менше: того дня, після шести років очікування, відкрили станцію “Печерська”. Традиційно, як для такої події, у репортажах про її відкриття не тільки звітували про черговий “подарунок киянам” та розповідали про урочистості (почесними гостями яких були президент Леонід Кучма та мер столиці

¹³⁸⁶ Есть в Киеве места, где еще не ступала нога журналиста // Сегодня. 2001. 9 октября. № 226. С. 4.

¹³⁸⁷ <https://www.webcitation.org/6BVwmmX66?url=http://forum.metropoliten.kiev.ua/viewtopic.php?p=65792#65792>

¹³⁸⁸ Кличко обіцяє відкрити "Львівську браму" наступного року // BBC News | Україна, <https://www.bbc.com/ukrainian/news-38647132>

Олександр Омельченко), а й описували найближчі перспективи будівництва. Звертає на себе увагу розкид інформації, що її подали тодішні репортери. Кореспондент газети “Факты и комментарии” повідомив: “К концу следующего года киевлянам пообещали ввести в строй станцию «Елены Телиги»”¹³⁸⁹. Кореспондент “Вечірнього Києва”: “[В] цьому [1998-му. — С. М.] році буде здано підземну магістраль до Сирецького масиву і сорокову станцію. У 1999 році управлінню «Київметробуд» виповнюється 50 років. Хотілося, щоб нова станція дістала назву «Метробудівська»”¹³⁹⁰. Нарешті, “Киевские ведомости”: “В наступающем году открытием новой станции метро столицу не порадуют. Только в 1999-м, к 50-летию начала строительства киевской подземки, предполагается пустить поезда от «Лукьяновской» дальше — на Сырец. Как будет называться новая станция (кстати, 40-я по счету), пока не решено. Скорее всего, получит название «Метростроевской» — в честь юбилея”¹³⁹¹.

На той момент майбутня станція дійсно ще не мала назви. Рішення Київської міської ради про її найменування ухвалили 1 липня 1999 року; вона отримала назву “Дорогожичі”¹³⁹². Ця назва уявляється набагато більш вдалою, ніж інші варіанти, позаяк вона певною мірою “реанімувала” історичний київський топонім. Хоча задовго до того існувала Дорогожицька вулиця, але назва місцевості Дорогожичі практично вийшла була з ужитку. Нову станцію відкрили 30 квітня 2000 року. Економічні негаразди далися взнаки й цього разу. За планами, між “Лук’янівською” та “Дорогожичами” мали збудувати ще одну станцію (проектні назви “Герцена” й “Загорівська”). Але заради економії від цієї станції відмовились, не побудувавши її навіть частково (звели тільки

¹³⁸⁹ Новые станция метро и поликлиника открыты в Киеве в субботу // Факты и комментарии. 1997. 30 декабря. № 77. С. 5.

¹³⁹⁰ Тридцять дев’ята — найдосконаліша? // Вечірній Київ. 1998. 5 січня. № 1 (15928). С. 3.

¹³⁹¹ День отдачи долгов преподнесли киевлянам как помпезный праздник мэра столицы и Президент Украины // Киевские ведомости. 1997. 29 декабря. № 291. С. 3.

¹³⁹² Київська міська рада. Рішення від 1 липня 1999 року N 343/444. Про найменування нової станції метро. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/E3D755CBD892F6D7C22573C0004CA79E?OpenDocument

аварійні платформи та пожежний вихід на поверхню¹³⁹³, оскільки довжина перегону “Лук’янівська” — “Дорогожичі” становить 2,6 км, що перевищує максимально припустиму відстань між евакуаційними виходами з тунелю).

Наступною за “Дорогожичами” стала станція “Сирець”, нинішня кінцева, відкрита 14 жовтня 2004 року. Завершальні роботи на цій станції проводились “авральними” темпами¹³⁹⁴, а на церемонії її відкриття знов не обійшлося без “політичної” складової. “[М]эр столицы Александр Омельченко отметил символичность открытия в 14-й год независимости Украины 14 октября 14-й станции столичного метро с участием Кучмы”, — повідомлялось у репортажі¹³⁹⁵. За іншим джерелом, цю цифру підтвердив сам Кучма: “Как-то мне Омельченко отчитывался — говорит, мы, Леонид Данилович, за то время, пока вы — Президент, 13 станций метро открыли. Э-э, нет, говорю я — ты уж и 14-ю постарайся...”¹³⁹⁶ Насправді за період президентства Кучми, тобто з літа 1994 року, це була 8-ма станція метро, відкрита у Києві (якщо навіть додати період, коли Кучма був прем’єр-міністром, у 1992–1993 роках — то 10-та). Цифру 14 можна отримати, якщо додати 6 станцій, відкритих 1995 року в Дніпропетровську (Дніпрі) — але ні “столичне метро”, ані сам Омельченко до них, звісно, не мають стосунку.

Станція “Сирець” стала ще однією, після “Славутича” з “Осокорками”, яку, по суті, відкрили “авансом”. Сирецький житловий масив не є великим за розміром і сам по собі не вимагає станції метро (у цьому сенсі він подібний, наприклад, до Першотравневого масиву). У випадку з “Осокорками”, як ми бачили вище, і саме метро незабаром пішло далі, і житлова забудова “підійшла” до станції метро — отже, ця станція лише в перші роки не мала великого попиту, але згодом стала абсолютно повноцінною. З “Сирцем” сталось інакше. Масштабне житлове будівництво навколо цієї станції не

¹³⁹³ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 175.

¹³⁹⁴ Станцию метро “Сырец” открыли за 8 дней // Сегодня. 2004. 15 октября. № 233 (1877). С. 3.

¹³⁹⁵ Кучма собирается завтра на пенсию и будет ездить на метро // Украинская правда. 2004. 14 октября. URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2004/10/14/4381833/>

¹³⁹⁶ Теперь жить на Сырце круто // Газета по-киевски. 2004. 15 октября. № 128 (178). С. 2.

планувалось і не планується. Вона мала незабаром утратити статус кінцевої, оскільки третю лінію планували подовжити на Виноградар (на відкритті “Сирця” озвучили термін — 2009 рік). Відтоді вона б стала дещо аналогічною до станції “Славутич” — проміжною на шляху до більш популярних станцій. Але цього не сталося.

На часі було питання про відкриття третього депо метрополітену, яке б обслуговувало третю лінію. Бувши повноцінною за довжиною, вона, разом із другою лінією, обслуговувалася депо “Оболонь”, що було дуже незручно з точки зору логістики (і тому, що це депо було далеко від лінії, і тому, що там не вистачало місця). Згідно з початковим планом, депо мали збудувати на Виноградарі, одночасно з подовженням туди самої лінії. Але після аналізу обрали більш економний варіант: подовжити лінію на схід, мілким закладанням, до місцевості Червоний хутір, де й збудувати депо¹³⁹⁷.

Отже, станція “Сирець” зараз перебуває в стані, в якому двадцять шість років була “Либідська” — тимчасова кінцева, функціонування якої в цьому статусі “затягнулося”. Різниця в тому, що біля “Либідської”, яка розташована на перетині жвавих магістралей, утворився потужний транспортний вузол (що існує й досі, хоча після подовження другої лінії в бік Теремків його значення впало: пасажиропотік “Либідської” становив близько 50 тис. пасажирів на добу у 2009 році та 30 тис. у 2011-му), тоді як “Сирець” залишається однією з найменш завантажених станцій київського метро (10,7 тис. пасажирів на добу¹³⁹⁸). У 2011 році на цій станції з’явилася можливість пересадки на новий рейковий транспорт — міську електричку. Але останній не вдалося набути популярності, що хоча б наближалася до популярності метро (див. § 5.4), отже істотних змін для станції “Сирець” не сталося. У години “пік” частина поїздів із центру обертається на “Лук’янівській”, позаяк станція “Сирець” залишається недозавантаженою.

¹³⁹⁷ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 178.

¹³⁹⁸ Сирець | Київський метрополітен. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/178>

Рішення про подовження третьої лінії на лівому березі втілили в життя швидко. 23 серпня 2005 року з'явилася станція “Бориспільська”, на Харківській площі. Вона стала першою, яку відкрив новий президент — Віктор Ющенко, та першою, чиє відкриття приурочили до Дня незалежності України. Але щодо реальної користі від цієї станції одразу виникли обґрунтовані питання. Висловлювалося принаймні дві точки зору: завдяки станції покращиться сполучення з аеропортом “Бориспіль” (на практиці цього не сталося: основним відправним пунктом до аеропорту на лівому березі як була, так і залишилася “Харківська”); станцію збудовано заради того, щоб підняти в ціні нерухомість у кварталах, що долучаються до неї. “А нужен ли Киеву такой подарок?” — здійняв дещо риторичне питання кореспондент, водночас “ритуально” нагадавши: “Да и очень уж заждались киевляне метро на Троещину <...>”¹³⁹⁹.

Наступна за хронологією (але не географічно) станція стала унікальною у своєму роді: за півроку до відкриття її не існувало в планах (!). За чинними нормами, між “Харківською” та “Бориспільською” мала бути розташована технічна протипожежна платформа. Але у квітні 2006 року підходив термін чергових виборів київського міського голови, і тодішній голова захотів зробити містянам ще один “подарунок”. Шансів добудувати будь-яку зі станцій, які на той момент будувалися, не було. Тому наприкінці 2005 року містобудівна рада нашвидкуруч затвердила проект станції між “Харківською” та “Бориспільською”, поблизу Вірменської вулиці¹⁴⁰⁰. Нова станція отримала назву “Вирлиця”. Її відкрили 4 березня 2006 року. Намагаючись отримати якомога більший піар-ефект, влада підкреслила, що відкриття не тільки збіглося зі святом Масниці, але й було приурочено до 8 березня — отже, станцію позиціонували, між іншим, як “подарунок жінкам”. Навіть конструктивні особливості “Вирлиці”, спричинені тим, що вона в цьому місці

¹³⁹⁹ А тепер в метро покатався Ющенко // Газета по-киевски. 2005. 24 августа. № 161 (395). С. 4.

¹⁴⁰⁰ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 179.

не планувалася — платформи берегового типу (тобто по обидва боки від колій, як на станції “Дніпро”) та той факт, що станція розташована в кривій, Олександр Омельченко назвав “двома родзинками” нового об’єкту (хоча розташування в кривій — це, звісно, вада, а не перевага). Поспіх із відкриттям “Вирлиці” не міг не позначитися на якості робіт. Стеля станції протікала¹⁴⁰¹ (заради об’єктивності зазначимо, що в цьому місці складні геологічні умови: станцію відкрили, за дещо образним виразом, “на дні озера” — тобто нижче рівня води озера Вирлиця, яке розташоване в безпосередньому сусідстві зі станцією і від якого вона отримала назву¹⁴⁰²). На знак дотримання сучасних тенденцій на “Вирлиці”, як і роком раніше на “Бориспільській”, установили ліфти для інвалідів. Знов-таки, від цього на той момент було більше піар-ефекту, ніж практичної користі: позаяк на жодній з інших станцій таких ліфтів не було, інваліди на візках змогли би скористуватись метрополітенем хіба що для поїздки між цими двома станціями... якщо б ці ліфти працювали. На практиці, на момент відкриття “Вирлиці” вони не працювали ні на ній, ані на “Бориспільській”¹⁴⁰³.

Під час обговорення проєкту “Вирлиці” на засіданні містобудівної ради один з його авторів, намагаючись, вочевидь, переконати опонентів у тому, що станція конче необхідна (а не є здебільшого піар-кроком), стверджував: “если сейчас в этом районе мало пассажиров, то уже через пять-шесть лет их будет ежедневно порядка 60–70 тыс[яч]”¹⁴⁰⁴. Цю цифру не можна назвати інакше ніж фантастичною. Для порівняння, на сьогоднішній день пасажиропотік на найбільш завантаженої станції київського метро, “Лісовій”, становить близько 58,8 тис. пасажирів на добу¹⁴⁰⁵. Для “Вирлиці” ця цифра дорівнює 6,6 тис. пасажирів на добу¹⁴⁰⁶, що робить її четвертою з кінця за

¹⁴⁰¹ Станцію “Вирлиця” відкрили с протекающим потолком // Сегодня. 2006. 6 марта. № 52 (2293). С. 7.

¹⁴⁰² Станция на дне озера // Киевские ведомости. 2006. 7 марта. № 49 (3717). С. 16.

¹⁴⁰³ Эти “декоративные” лифты для инвалидов // Газета по-киевски. 2006. 10 марта. № 54 (554). С. 5.

¹⁴⁰⁴ Станция на дне озера // Киевские ведомости. 2006. 7 марта. № 49 (3717). С. 16.

¹⁴⁰⁵ Лісова | Київський метрополітен. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/162>

¹⁴⁰⁶ Вирлиця | Київський метрополітен. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/191>

завантаженістю, перед “Гідропарком”, “Червоним Хутором” та “Дніпром”. Зауважимо, що Олександром Омельченку ця станція не допомогла: на виборах міського голови він зайняв третє місце, після Леоніда Черновецького й Віталія Кличка.

23 серпня 2007 року — знов із нагоди Дня незалежності — відкрили електродепо “Харківське”. Колії до цього депо ведуть від “Бориспільської” далі на схід. 2005 року розпочалося будівництво нової станції “Червоний хутір”, за “Бориспільською”, практично в лісі. Її не встигли добудувати до вищезгаданих міських виборів 2006 року, натомість спорудивши “Вирлицю”. Новий міський голова Леонід Черновецький у квітні 2007 року заявив журналістам, що будівництво “Червоного хутора” буде законсервовано, прокоментувавши це таким чином: “Це правда, що буде відбуватися консервація лінії, яку будували в лісі, тому що звірі на метро не їздять”¹⁴⁰⁷. Але... невдовзі було призначено позачергові вибори міського голови, на травень 2008 року¹⁴⁰⁸. Цілком очікувано, Черновецький скористався наявною піар-нагодою. Будівництво станції “для звірів” завершили, і 23 травня 2008 року, напередодні дня Києва й за два дні до міських виборів, “Червоний хутір” урочисто відкрили. (Відзначимо, що таке найменування станції поглибило своєрідний топонімічний казус. Станція “Бориспільська” розташована на Харківській площі, а “Харківська” — у двох перегонах звідти. Станція “Червоний хутір” розташована ближче до Бориспільської вулиці, ніж “Бориспільська”, а кінцева зупинка “Червоний хутір” трамвайного маршруту № 29 — поруч із “Бориспільською”. Приїжджих і навіть киян, що мешкають подалік від цього мікрорайону, це вводить в оману.)

На церемонії відкриття мер висловився абсолютно інакше, ніж за рік до того: “Введение в эксплуатацию станции «Красный хутор» улучшит транспортное обслуживание 150 тысячам жителей Дарницы. А если учесть

¹⁴⁰⁷ Столичну станцію метро Червоний хутір законсервують // Корреспондент.net. 2007. 12 квітня. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/289538-stolichnu-stanciyu-metro-chervonij-hutir-zakonservuyut>

¹⁴⁰⁸ Київська ТВК зареєструвала перших двох кандидатів на посаду мера // УНІАН. 2008. 9 квітня. URL: <https://www.unian.ua/politics/108937-kijivska-tvk-zareestruvala-pershih-dvoh-kandidativ-na-posadu-mera.html>

будущие перспективы развития жилищного строительства в этом районе, я считаю ее появление очень своевременным. Уже совсем скоро мы возведем тут современный транспортный узел, построим междугородний автовокзал, паркинг и целый комплекс объектов социально-бытового назначения”. Водночас мер озвучив яскраві перспективи розвитку метрополітену: 2008 року мали відкрити ще три нові станції (вочевидь, ішлося про ділянку другої лінії від “Либідської” до “Васильківської”), а до 2011 року — 18 (!) станцій (промайнула також цифра 20 станцій до 2012 року)¹⁴⁰⁹. Водночас Черновецький підписав (чергове) розпорядження про початок будівництва наземної частини лінії метро на Троєщину, а киянам пообіцяв, що “метро на Троєщину будет построено ранее запланированного срока”; його заступник Денис Басс уточнив, що це має статись 2011 року¹⁴¹⁰.

Порівнювати ці плани з тим, що сталося на практиці, навряд чи є сенс. (Зазначимо, що одним об’єктивним чинником різкого уповільнення темпів будівництва в Києві того часу стала світова економічна криза, яка розпочалася того ж 2008 року.) Аби підняти популярність “Червоного хутора” одразу після відкриття, туди подовжили трансдніпровський маршрут автобуса № 51, від Контрактової площі, і відкрили новий маршрут № 63 від станції метро “Чернігівська” через Дарницький вокзал; отже, новою станцією змогли користуватись мешканці Старої Дарниці та району Рембази. Однак сьогодні “Червоний хутір” є другою з кінця станцією київського метрополітену за пасажиропотоком (4,6 тис. пасажирів на добу¹⁴¹¹).

Для повноти згадаємо про план подальшого розвитку третьої лінії, який не втілили. Анонсували, що після “Червоного хутора” цю лінію подовжать до Дарницького вокзалу, із двома проміжними станціями, а в перспективі — до перетину з першою лінією на станції “Лівобережна”. Пов’язано це було з

¹⁴⁰⁹ Киевских станций метрополитена прибавилось // Газета по-киевски. 2008. 24 мая. № 116 (1214) . С. 8.

¹⁴¹⁰ Метро на Троєщину — уже реальность // Свободная трибуна (спецпроект “Газеты по-киевски”). 2008. 23 мая. № 24. С. 3 (15).

¹⁴¹¹ Червоний хутір | Київський метрополітен. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/193>

ідеєю перетворити Дарницький вокзал на повноцінний другий вокзал (і зробити його кінцевою зупинкою для більшості поїздів з правого берега). Однак таке “закільцювання”, як тоді казали (маючи на увазі, що третя лінія перетиналася б із першою у двох місцях), від початку не мало практичного сенсу. Від вокзалу до району Бориспільської вулиці та Червоного хутора існують трамвайні лінії, які цілком здатні впоратись із пасажиропотоком на цих ділянках. Сполучення з Харківським масивом та Позняками такою лінією було б занадто довгим, бо лінія йшла б дуже непрямым шляхом (в районі Бориспільської вулиці був би розворот практично на 180 градусів). Зрештою, попит на сполучення Дарницького вокзалу з правим берегом (тим більше, знову-таки, довгим шляхом) був би дуже обмеженим, тому що за планом поїзди далекого слідування мали зупинятись на обох вокзалах — Дарницькому й Київ-Пасажирському; отже, пасажирів, що їхали на правий берег, не виходило б на Дарницькому вокзалі¹⁴¹². Хай там як, від планів “закільцювання” відмовились. Дарницький вокзал, хоча й реконструйований, не став таким само повноцінним, як Київ-Пасажирський (щоправда, плани щодо поїздів далекого слідування частково втілено: сучасні поїзди “Інтерсіті+”, які прямують на схід, зупиняються на Дарниці, частина ж із тих, що прямують на захід та південний захід, відправляються з Дарниці, а на Київ-Пасажирському роблять лише проміжну зупинку).

Повну хронологію будівництва третьої лінії метрополітену наведено в Додатку И.3.

Отже, процес розвитку третьої, Сирецько-Печерської лінії київського метрополітену є цікавим як такий, що почався наприкінці радянського періоду, в умовах планової економіки (що входила в кризу), а більшою частиною відбувався в нових економічних та соціальних умовах незалежної України. Одним із наслідків радянського стилю роботи стала неузгодженість планів (що затверджувались у союзному центрі) будівництва самої лінії й Південного

¹⁴¹² Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 183.

моста, яким вона проходить, і як результат — затримка з відкриттям другої та третьої черги. Ця затримка, втім, не стала критичною, оскільки третя черга, вона ж перша на лівому березі, все одно прийшла на майже незабудовану (на той момент) територію.

Кризові 1990-і роки хоча й позначились на темпах будівництва метрополітену, але немає підстав говорити про якісні зміни (в бік погіршення) в той період. Для кількісної оцінки підрахуємо темпи побудування трьох ліній (у кожному випадку враховуючи час від початку будівництва першої станції до відкриття останньої):

- Перша лінія, радянський період (тобто без двох останніх станцій, а також без “Театральної”, яка початково не передбачалася): 15 станцій за 30 років (1949–1979), тобто в середньому 0,50 станції на рік;
- Те саме, але без “Лісової” (яка будувалася водночас із першою та другою чергами другої лінії): 14 станцій за 22 роки (1949–1971), тобто 0,64 станції на рік;
- Друга лінія, радянський період (без шести останніх станцій): 12 станцій за 14 років (1970–1984), тобто 0,86 станції на рік;
- Третя лінія: 16 станцій за 26 років (1982–2008), тобто 0,62 станції на рік.

Таким чином, третя лінія будувалась повільніше за другу, але приблизно таким самим темпом, як перша (при цьому треба враховувати, що лівобережна частина першої є повністю надземною — будувати її значно швидше й дешевше).

Досягти цього вдалося завдяки тому, що будівництво метрополітену у 1990-х та 2000-х роках вважалось питанням престижу і, відповідно, пріоритетним завданням у галузі міської економіки. Якщо в Радянському Союзі Київ був третім містом, і успіх київських проектів значною мірою залежав від “політичної волі” Москви (зокрема, див. § 4.2, щодо припинення будівництва), то в незалежній Україні будівництво метро в столиці стало справою вищого державного рівня. Про це свідчить, зокрема, те, що

починаючи з 1992 року у відкритті більшості нових станцій метро брав участь Президент (у радянські часи на відкритті першої черги, тобто метрополітену як такого, був присутній перший секретар ЦК Компартії України, надалі ж, як правило, “обмежувалися” чиновниками міського рівня). Також, як ми бачили, у критичних ситуаціях керівництво “Київметробуду” могло звертатися безпосередньо до Президента по допомогу — і отримувати її.

Разом із тим, розвиток та функціонування третьої лінії характеризується помітним дисбалансом. Практично кожна зі станцій перших двох ліній будувалась на місці, де на метро на той момент уже сформувався стійкий попит (у випадках із масивами Теремки та Академмістечко — набагато пізніше, ніж він сформувався). На третій же лінії цілу низку станцій побудували “авансом”; і якщо поблизу станції “Осокорки” невдовзі з’явилася щільна житлова забудова, а отже й значний пасажиропотік, то інші станції (обидві кінцеві та, меншою мірою, “Бориспільська”) залишаються недовантаженими й сьогодні.

Окрім того, процес побудови цієї лінії, у порівнянні з першими двома, був менш планомірним і послідовним. З одного боку, тут з’явилися “станції-примари”, причому з різними сценаріями еволюції. “Печерську” добудували й здали через шість років після відкриття ділянки, на якій вона знаходиться. “Львівська Брама” не добудована й досі, попри постійні обіцянки. “Теличка” планово законсервована до часів, коли на неї може з’явитися попит. Нарешті, “Герцена” (“Загорівську”) запланували були, але не збудували (хоча станція метро в тому місці не була б зайвою). Основна проблема тут — у нестачі коштів (“Герцена”) та в недолугому плануванні (“Львівська брама”).

З іншого боку, з’явилися “станції-несподіванки”, яких у планах не було: “Вирлиця” (яку газетний кореспондент порівняв із “незаконнонародженою дитиною”¹⁴¹³) і “Червоний хутір”. І ту, й іншу збудували нашвидкуруч (ні та, ні інша не потребували великих затрат) як прояв “турботи” чинного на той

¹⁴¹³ Станція на дне озера // Киевские ведомости. 2006. 7 марта. № 49 (3717). С. 16.

момент міського голови — відповідно Олександра Омельченка та Леоніда Черновецького — про киян напередодні виборів (Омельченко після цього вибори програв, Черновецький — виграв). Не дивно, що ці дві станції є найменш уживаними на третій лінії та входять до четвірки найменш уживаних у всьому місті.

5.3. Київський трамвай у 2000-і роки

Як ми бачили вище (§ 4.4), у 1970-і роки Київ знаходився цілком на рівні світових тенденцій розвитку трамвая. На Заході на той час закрили величезну кількість трамвайних ліній — але “перехворіли” антитрамвайними настроями, переконались у тому, що надавати перевагу у великих містах приватному автомобілю — це шлях до транспортного колапсу, а найкраще впоратися з великими пасажиропотоками може сучасний рейковий транспорт. Отже, почався “трамвайний ренесанс” (говорять також про “моду на трамваї”¹⁴¹⁴), що продовжується й понині. Відзначимо, що, хоча основний акцент робиться на розвитку ліній швидкісного трамвая (легкорейкового транспорту, light rail; в деяких містах, приміром Порту й Тунісі, його називають “легким метро”), однак у цілому ряді міст відкривають нові та/або відбудовують старі лінії традиційного, вуличного трамвая (streetcar; прикладами є Філадельфія, Портленд і Вашингтон у США, Берген у Норвегії, Мессіна в Італії). Станом на другу половину 1990-х років ця тенденція у світі твердо закріпилась.

Водночас у Києві, починаючи з середини 1990-х років, відбувалося цілеспрямоване знищення трамвайних ліній, або “антитрамвайна кампанія”. Причини цього були як об’єктивними (економічна криза, що, зокрема,

¹⁴¹⁴ Schmucki, B. Fashion and technological change: Tramways in Germany after 1945 // The Journal of Transport History. 2010. Vol. 31. No. 1. P. 1–24.

призвела до гострого дефіциту та погіршення технічного стану рухомого складу), так і суб'єктивними (перш за все ставлення тодішньої київської влади, зокрема міського голови Олександра Омельченка, до трамваїв).

Стати першим містом Російської імперії, в якому з'явився електричний трамвай, Києву “допоміг” складний рельєф. Як ішлося у § 2.2, непрактичність застосування менш досконалих видів тяги на крутих київських підйомах стимулювала Аманда Струве прискорити запровадження в Києві електричної тяги. Круті ухили, звісно, несуть небезпеку аварій. У Києві трамвайні катастрофи з людськими жертвами на спусках мали місце, зокрема, у травні 1917 року на Олександрівському (Володимирському) узвозі¹⁴¹⁵, у серпні 1939-го на Круглоуніверситетській вулиці¹⁴¹⁶, у жовтні 1949-го на вулиці Толстого¹⁴¹⁷. Коли в грудні 1987 року дільницю 8-го маршруту вулицею Толстого закривали, одним з аргументів на користь такого рішення було: “трамваї марки «КТВ» [єдині, що могли там експлуатуватися; докладніше див. § 4.5. — С. М.] <...> потребують капітального ремонту”¹⁴¹⁸. Експлуатація старих вагонів на цій крутій дільниці була не цілком безпечною. Втім, для сучасного рухомого складу, коли він знаходиться в належному технічному стані та експлуатується без порушень, рельєф не є значним “фактором ризику”. Про це свідчить, зокрема, те, що, починаючи з 1950-х років, трамвайних катастроф на крутих спусках у Києві не було.

Однак 2 липня 1996 року в Дніпродзержинську (нині Кам'янське) сталася найбільша в історії України трамвайна катастрофа¹⁴¹⁹. Вагон КТМ-5, виробництва Усть-Катавського вагонобудівного заводу, через відмову системи гальмування втратив керування, неконтрольовано прокотився близько двох

¹⁴¹⁵ Катастрофа на Александровской линии городской железной дороги // Киевлянин. 1917. 19 мая. № 121. С. 2.

¹⁴¹⁶ Трамвайная трагедия на Бессарабке // Киевские ведомости. 1995. 16 декабря. № 235 (808). С. 15.

¹⁴¹⁷ ЦДАГО. Ф. 1. Оп. 6. Спр. 1356. Арк. 3.

¹⁴¹⁸ Прощай, старенький трамвай! // Вечірній Київ. 1987. 10 грудня. № 283 (13198). С. 4.

¹⁴¹⁹ Трамвай на тот свет // Киевские ведомости. 1996. 4 июля. № 127 (946). С. 8.

кілометрів крутим спуском та на швидкості приблизно 70 км/год зійшов з рейок і зіткнувся з бетонною огорожею. Загибло 34 особи¹⁴²⁰.

Катастрофу розслідували на загальнодержавному рівні. Розпорядженням тодішнього прем'єр-міністра Павла Лазаренка утворили урядову комісію на чолі з першим віце-прем'єр-міністром Василем Дурдинцем¹⁴²¹. За результатами розслідування 14 серпня вийшла Постанова Кабінету Міністрів № 964 “Про причини аварії на міському транспорті у м. Дніпродзержинську та заходи щодо забезпечення безпечної роботи міського пасажирського транспорту в Україні”¹⁴²². У ній, зокрема, пропонувалося: “Раді міністрів Автономної Республіки Крим, обласним, Київській та Севастопольській міським державним адміністраціям, міськвиконкомам: <...> до 1 січня 1997 р. провести роботу з виявлення аварійно-небезпечних ділянок на маршрутах міського пасажирського транспорту, здійснити заходи щодо їх ремонту і благоустрою”. Але в Києві пішли іншим шляхом.

Коли до дніпродзержинської катастрофи газета “Вечірній Київ” неодноразово порушувала питання транспортної безпеки, зважаючи на незадовільний стан рухомого складу, керівники електротранспорту обурювались, а дехто з міських керівників навіть погрожував подати на газету до суду. Після катастрофи керівники електротранспорту визнали факт незадовільного технічного стану свого господарства. Проблема погіршувалася тим, що, коли трамвайний вагон знімали з лінії, час простою вагоноводу оплачували за зниженими ставками. Тому дехто з вагоноводів усіма силами уникав повернення до депо в разі несправності, а подекуди на лінію з депо випускали несправні вагони. “У Києві гір і спусків багато, а трамваї ходять на

¹⁴²⁰ “Когда трамвай покотился с горы, я увидел между рельсами тормозной башмак и, подхватив его, помчался догонять вагон” // Факты и комментарии. 2010. 30 марта. № 57 (3068). С. 8.

¹⁴²¹ Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 2 липня 1996 р. № 416-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/416-96-p>

¹⁴²² Кабінет Міністрів України. Постанова від 14 серпня 1996 р. № 964 “Про причини аварії на міському транспорті у м. Дніпродзержинську та заходи щодо забезпечення безпечної роботи міського пасажирського транспорту в Україні”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-96-p>

мотузках”, — висловився один із вагоноводів у розмові з газетним кореспондентом¹⁴²³.

За збігом, прибирання трамваїв із центру Києва почалося за декілька тижнів до дніпродзержинської катастрофи. 11 червня 1996 року “в зв’язку з проведенням ремонтних робіт по вул. Комінтерна” припинили рух трамваїв маршруту № 10 дільницею цієї вулиці (нині вул. Симона Петлюри) від Жиланської вулиці до залізничного вокзалу; новою кінцевою маршруту № 10 стала Старовокзальна вулиця. У наказі по підприємству “Київелектротранс” зазначалося, що рух новою трасою організується “до закінчення будівельних робіт”¹⁴²⁴. За логікою, таке формулювання мало означати тимчасову зміну. Але трамваї до вокзалу не повернулися; прикінцевий відтинок лінії вулицею Комінтерну згодом розібрали. Це помітною мірою депопуляризувало трамвай як засіб сполучення з вокзалом, тому що діставатись туди з кільця на Старовокзальній набагато менш зручно. 1 липня закрили маршрут № 9 від Контрактової до Московської площі — “в зв’язку з реконструкцією Привокзальної площі та перенесенням кінцевої зупинки трамвайного маршруту № 10 на вул. Старовокзальну”¹⁴²⁵. Відповідний наказ вийшов 26 червня. З формулювання слід зробити висновок, що на той момент закриття лінії вулицею Комінтерну вже розглядалось як перманентне. Однак використання цього факту як мотивації для закриття маршруту № 9 не підкорюється логіці: цей маршрут заходив на вокзал тільки після 22:00, тож ліквідація лінії вулицею Комінтерну на його роботу, по суті, ніяк не могла вплинути. Відзначимо, що 1 лютого 1997 року, “з метою покращення пасажироперевезень, враховуючи прохання Лук’янівського трамвайного парку”, на часткову заміну маршруту № 9 відкрили маршрут № 6 (Контрактова

¹⁴²³ Чи безпечно їздити трамваем? // Вечірній Київ. 1996. 6 липня. № 129 (15510). С. 2.

¹⁴²⁴ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 162 “Про зміни в організації руху трамвайного маршруту № 10 та тролейбусного маршруту № 2”. 1996. 10 червня.

¹⁴²⁵ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 181 “Про закриття руху по трамвайному маршруту № 9”. 1996. 26 червня.

площа — Палац спорту)¹⁴²⁶, відновивши таким чином прямий зв'язок Подолу з вулицею Саксаганського, а також створивши новий прямий зв'язок Подолу з Палацом спорту.

Наступного ж дня після дніпродзержинської катастрофи в Києві розпочалася позачергова перевірка технічного стану рухомого складу (з особливою увагою до елементів безпеки руху: гальмівних пристроїв, акумуляторів, сигналізації)¹⁴²⁷, а також обстеження трамвайних колій, що тривало три дні. За результатами цього обстеження визначили цілий ряд ділянок, на яких обмежили швидкість руху (не тільки на ухилах, а й у кривих, і на рівних відрізках, де стан колій виявився незадовільним)¹⁴²⁸. Однією з таких ділянок був відрізок маршруту № 2 вулицею Воровського (Бульварно-Кудрявською) від Дмитрівської вулиці до Львівської площі — затяжний підйом довжиною близько кілометра. Наказом від 17 липня “[д]ля забезпечення безпечних перевезень на трамвайному маршруті № 2 до початку капітального ремонту колій по вул. Воровського (12.08.96)” передбачили “встановити швидкість руху трамваїв по вул. Воровського на підйом — до 40 км/год”, а також ужити ряд превентивних заходів, аби запобігти аваріям (не допускати на лінію трамваїв із перепробігом після технічного обслуговування й ремонтів, зобов'язати водіїв перед виїздом на маршрут перевіряти працездатність гальмівних систем, не випускати на лінію трамваїв без підписів водія, слюсаря, майстра, начальника цеху та головного інженера тощо)¹⁴²⁹. Однак у наказі, який видали двома днями пізніше, за результатом обстеження колій, обмеження швидкості на цьому самому підйомі

¹⁴²⁶ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 23 “Про відкриття трамвайного маршруту № 6”. 1997. 29 січня.

¹⁴²⁷ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 190 “02.07.1996 р. у м. Дніпродзержинську сталася аварія <...>”. 1996. 3 липня.

¹⁴²⁸ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 221 “Про додаткові заходи по забезпеченню безпеки руху трамваїв”. 1996. 19 липня.

¹⁴²⁹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 216 “Про забезпечення безпеки руху трамваїв на маршруті № 2”. 1996. 17 липня.

“тимчасово” знизили до 15 км/год, а також зробили примітку: “Необхідно негайно закривати рух трамваїв по вул. Воровського”¹⁴³⁰.

22 липня скасували три зупинки на маршруті № 2, що були розташовані на спуску, на ухилах вище за 40 %¹⁴³¹; таким чином, цей маршрут став “експресом” від Сінного ринку до площі Перемоги (на підйом він працював в такому режимі задовго до того, бо вимоги до зупинок на підйомах є суворішими, ніж на спусках). 25 липня анонсували, що цей маршрут закриють на період капітального ремонту колій, з 19 серпня до 1 жовтня (а водночас із перекладанням колій відремонтують проїзну частину вулиці Воровського)¹⁴³². Зрештою, 19 серпня 1996 року, “в зв’язку з аварійним станом колій по вул. Воровського”, маршрут № 2 закрили¹⁴³³. Цього разу в наказі не йшлося про “тимчасове” закриття або про майбутній капітальний ремонт колій; отже, протягом місяця план змінили — замість відремонтувати колії, маршрут безповоротно скасували. На заміну трамваю запровадили автобусний маршрут № 7 (Вокзал — Львівська площа), однак інтервал його руху був неадекватним.

Паралельно з цим почалися зміни в організації трамвайного руху на дільниці від площі Перемоги до Палацу спорту, які, здавалося б, свідчили про бажання міської влади зберегти та оптимізувати тут трамвайне сполучення. 18 серпня 1996 року відкрили нову дільницю Жиланською вулицею, від вулиці Комінтерну до вулиці Толстого, куди перенесли рух трамваїв із паралельної вулиці Саксаганського¹⁴³⁴. Трамваї тут рухались на відокремленому полотні, тобто швидше, ніж раніше. 22 серпня здали в експлуатацію нове розворотне кільце у сквері біля Палацу спорту, куди спрямували трамваї

¹⁴³⁰ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 221 “Про додаткові заходи по забезпеченню безпеки руху трамваїв”. 1996. 19 липня.

¹⁴³¹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 225 “Про відміну зупинок трамваїв і тролейбусів, розташованих на ухилах”. 1996. 22 липня.

¹⁴³² В столице — ремонт улиц // Киевские ведомости. 1996. 25 июля. № 145 (964). С. 8.

¹⁴³³ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 250 “Про закриття трамвайного маршруту № 2”. 1996. 15 серпня.

¹⁴³⁴ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 251 “Про тимчасові зміни в організації руху трамваїв маршруту № 10”. 1996. 15 серпня.

трансдніпровського маршруту № 27¹⁴³⁵. (У той же день завершили реконструкцію Вокзальної площі, вже без трамвайних колій, куди повернулись тролейбуси маршруту № 2; закінчення робіт приурочили до Дня незалежності.) Так само, як і на Жилянській, трамваї перевели з суміщеного полотна на відокремлене, що було покращенням і для пасажирів трамвая, і для автомобілістів. Втім, знайшлися й ті, хто критикував це рішення. “А устрійство трамвайного кільця в сквері у Дворца спорта? — розмірковував у інтерв’ю газеті “Киевские ведомости” Микола Жаріков. — Когда-то этот сквер создавали как своеобразное фойе перед Дворцом. Затем временно городские власти вынуждены были отдать его под участок Метростроя. Киевляне ждали освобождения сквера (в этой зоне Киева нет другого), архитекторы видели там фонтаны, скамьи, прогуливающихся людей перед соревнованиями или концертом. В результате — трамвайное кольцо и выгул собачек”. Жаріков стверджував, що рішення про будівництво кільця ухвалив особисто Омельченко, без погодження з головним архітектором міста та розгляду на Містобудівничій раді. “Общественное мнение было подавлено, «зеленое фойе» Дворца спорта и концертов умерло окончательно, кольцо замкнулось — в праздничные дни пятой годовщины независимости нашего государства...”, — резюмував він¹⁴³⁶. Забігаючи наперед, констатуємо: трамвайне кільце, разом із трамваями, звідси прибрали п’ятьма роками пізніше, але відновленню “зеленого фойє” це жодним чином не сприяло: зараз тут ТРЦ “Гулівер”, друга за висотою будівля в Україні.

Перенесення колій з одного кварталу вулиці Саксаганського на Жилянську мало стати першим етапом перенесення туди всієї лінії. Така ідея існувала й раніше (зокрема, її обговорювали ще в 1962 році, але тоді від неї відмовилися¹⁴³⁷), а в червні 1996 року її висловив той самий Омельченко;

¹⁴³⁵ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 259 “Про пуск трамваїв маршруту № 27 і тролейбусів маршруту № 2 за постійною схемою”. 1996. 21 серпня.

¹⁴³⁶ Застывшая какофония // Киевские ведомости. 1996. 4 октября. № 204 (1023). С. 7.

¹⁴³⁷ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 483. Арк. 152.

завершити перенесення планували роком пізніше. Озвучена мотивація викликала подив. “Там [на Саксаганського. — С. М.] живуть люди-мученики, ведь трамвай «поет» с 4 часов утра до часа ночи”, — заявив він на прес-конференції; газетні кореспонденти прокоментували цей пасаж саркастично, але цілком логічно: “[на] Жилианской, <...> по мнению и. о. мэра, нет жилых домов”¹⁴³⁸. (Навряд чи необхідно нагадувати, що в сучасному світі проблеми шуму від трамваїв не існує: якісний рухомий склад на якісних коліях продукує менше шуму, ніж автомобілі.)

Улітку 1997 року здійснили капітальний ремонт колій на ділянках зі значними ухилами. З 15 липня до 15 серпня відремонтували колію на Володимирській вулиці між Саксаганського та Жилианською. Трасу маршруту № 10, що проходив там, змінили — тепер, прямуючи від вокзалу, він доходив до розворотного кільця на Палаці спорту, повертався на вулицю Саксаганського, переходив на колишні службові колії на вулиці Горького (Антоновича) й ними прямував до вулиці Боженка (Малевича). Так само, у зворотному порядку, він прямував від Московської (Деміївської) площі до вокзалу — працюючи, таким чином, фактично з трьома кінцевими¹⁴³⁹. Для пасажирів, що їхали від вокзалу або вулиці Саксаганського в район вулиці Боженка або Московської площі, це створювало незручність (зростав час проїзду). Однак по закінченні ремонту колій маршрут № 10 не повернувся на колишню трасу. Рух крутим ухилом тепер було дозволено лише для трамваїв, що виходили з депо імені Шевченка або заходили до нього; для вагонів із пасажирами ця ділянка вважалася небезпечною.

14 липня закрили рух трамваїв № 27 на ділянці від бульвару Дружби народів до Палацу спорту (перенаправивши маршрут на Контрактову площу), задля капітального ремонту колій на ще одній ділянці з крутим ухилом, на

¹⁴³⁸ Александр Омельченко собрался “потеснить” князя Владимира // Киевские Ведомости. 1996. 20 июня. № 117 (936). С. 1, 8.

¹⁴³⁹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 225 “Про закриття руху по вул. Володимирській”. 1997. 9 липня.

Старонаводницькій вулиці¹⁴⁴⁰. Показово, що у зв'язку з закриттям цього маршруту, “[з] метою відшкодування збитків пасажиром”, з 15 липня організували повернення грошей пасажиром за здані місячні проїзні квитки на трамвай і трамвай-тролейбус¹⁴⁴¹. Реконструкція, як і на Володимирській, тривала місяць; рух маршруту № 27 до Палацу спорту відновили 18 серпня¹⁴⁴² (на лівому березі його ще в 1996 році скоротили до вулиці Володимира Сосюри, тобто фактично до Ленінградської (Дарницької) площі).

Нарешті, 10 листопада 1997 року стала до ладу новозбудована дільниця трамвайних колій на початковому відрізку вулиці Саксаганського та Еспланадній вулиці, на заміну відрізка колій на вулицях Шота Руставелі та Рогнідинській. Трамваї маршрутів № 1, 5, 6, 10 перевели на нове розворотне кільце біля Палацу спорту, про яке йшлося раніше¹⁴⁴³. Ця зміна означала істотне покращення, позаяк нова дільниця колії на Еспланадній розташовувалась, як і нове кільце, на відокремленому полотні. До того ж цю нову колію збудували за новою технологією, на безшпальній основі — отже, вона була майже безшумною.

Але на цьому гарні новини для пасажирів трамвая в Києві перервались.

1 жовтня 1998 року припинився рух трамваїв від Палацу спорту до мосту Патона. Зазначимо, що відповідне розпорядження Київської міської держадміністрації з'явилося ще 9 липня¹⁴⁴⁴ (нам невідомо, чому його втілили з таким запізненням). Таким чином, гроші, витрачені на капітальний ремонт колій на Старонаводницькій, виявились “заритими в землю”. Маршрут № 27, який завжди був популярним, переорієнтували на Контрактову площу, через

¹⁴⁴⁰ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 226 “Про тимчасові зміни в організації руху трамваїв маршруту № 27”. 1997. 9 липня.

¹⁴⁴¹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 237 “Про розрахунки з пасажиром в зв'язку з закриттям руху трамвайного маршруту № 27”. 1997. 17 липня.

¹⁴⁴² АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 266 “Про відкриття руху трамваїв по вулицях Володимирській та Старонаводницькій”. 1997. 14 серпня.

¹⁴⁴³ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 378 “Про зміни в організації руху трамваїв маршрутів №№ 1, 5, 6, 10”. 1997. 5 листопада.

¹⁴⁴⁴ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 282 “Про зміни в організації руху трамваїв маршрутів № 27”. 1998. 22 вересня.

Набережне шосе. У такому вигляді він користувався набагато меншим попитом. Через два місяці, з 1 грудня, “[з] метою поліпшення обслуговування пасажирів”, його продовжили на лівому березі до станції метро “Лісова”¹⁴⁴⁵, але це не могло компенсувати, в плані популярності маршруту, втрачений зв’язок із Печерськом та центром.

17 травня 2001 року вийшло розпорядження Київської міської держадміністрації, і в той самий день — наказ по КП “Київелектротранс”, згідно з яким 21 травня закрили трамвайний маршрут № 10, разом із трамвайною лінією від вулиці Саксаганського до Московської площі. Офіційна мотивація — “[в] зв’язку з будівництвом тролейбусної лінії по вулицях Волгоградській, Солом’янській, Урицького, Л. Толстого, Саксаганського до Палацу спорту”¹⁴⁴⁶. Логіку такого рішення важко зрозуміти: адже трамвайний рух закрився не на тих вулицях, де мали побудувати тролейбусну лінію. Більш того, водночас із цим випуск на маршруті № 6 збільшили на дві одиниці — підсиливши таким чином трамвайний рух вулицею Саксаганського, з якої пішов маршрут № 10. Після чого, 28 травня, видали наказ про закриття з 1 червня трамвайних маршрутів № 1, 5, 6 і, відповідно, припинення трамвайного руху від Палацу спорту до Старовокзальної й Залізничного масиву. Мотивувалося це, знов-таки, будівництвом вищезгаданої тролейбусної лінії¹⁴⁴⁷. Виглядало так, нібито проведення тролейбусу було самоціллю, а закриття трамвайного руху — засобом її реалізації.

Ще одне, ретроспективне пояснення причин закриття цієї лінії знаходимо в листі Комунального підприємства “Київпастранс” автору цих рядків від 2004 року: “На виконання постанови Кабінету Міністрів від 14.08.1996 року № 964 «Про причини аварії на міському транспорті у

¹⁴⁴⁵ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 342 “Про зміни в організації руху трамваїв маршрутів № 27”. 1998. 27 листопада.

¹⁴⁴⁶ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 148 “Про закриття трамвайного маршруту № 10”. 2001. 17 травня.

¹⁴⁴⁷ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 164 “Про будівництво тролейбусної лінії по вулицях Волгоградській, Солом’янській, Урицького, Л. Толстого, Саксаганського до Палацу спорту”. 2001. 28 травня.

м. Дніпродзержинську та заходи щодо безпечної роботи міського пасажирського транспорту України» та враховуючи те, що у місті Києві ряд трамвайних маршрутів пролягали по вулицях з ухилом понад 6 ‰ [правильно 60 ‰, або 6 ‰. — С. М.], що суперечить вимогам Будівельних норм і правил 2.05.09-90 і Правил експлуатації трамваю та тролейбусу, затверджених наказом Держжитлокомунгоспу України від 10.12.1996 року № 103, рух трамваїв на маршрутах №№ 1, 5, 6 та № 27 <...> припинено”¹⁴⁴⁸. Дійсно, радянські “Строительные нормы и правила. Трамвайные и троллейбусные линии. СНИП 2.05.09-90” визначають максимально допустимий ухил для трамвайних ліній на прямих ділянках — 60 ‰¹⁴⁴⁹. Насправді, з тих ділянок, що закрили в 1998 та 2001 роках, цей максимум був перевищений лише на маршруті № 27, де ухил на Старонаводницькій вулиці сягав 78 ‰; на маршруті № 5 ухил на вулиці Урицького становив 60 ‰¹⁴⁵⁰, на всьому маршруті № 1 та на № 6 (окрім Глибочицької вулиці, де трамваї курсують і сьогодні) таких ухилів не було. У будь-якому разі, якщо вважати норми 1990 та 1996 років вагомою підставою для зняття ліній, про які йдеться, тоді реконструкцію цих ліній у 1996 та 1997 роках слід розцінювати як марнотратство.

Паралельно з ліквідацією трамваїв у центрі, наприкінці 1990-х — на початку 2000-х років, звернули увагу на трансдніпровську трамвайну лінію, Набережним шосе, мостом Патона й проспектом Возз’єднання (Соборності). Зазначимо, що одна з пропозицій закрити цю лінію, озвучена на початку 2000-х, мала доволі оригінальне “обґрунтування”: мовляв, лінія Братською вулицею є “тимчасовою” (дійсно, як зазначалося в § 4.4, її перенесли туди з нинішньої вулиці Сагайдачного у зв’язку з будівництвом метро, а зворотного

¹⁴⁴⁸ Комунальне підприємство “Київпастранс” Машкевичу С. 15.07.2004 № 09-549. URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/texts/20040715-omelchenko-reply-1.jpg>, <http://www.mashke.org/kiyevtram/texts/20040715-omelchenko-reply-2.jpg>

¹⁴⁴⁹ Строительные нормы и правила. Трамвайные и троллейбусные линии. СНИП 2.05.09-90. Москва, 1990. С. 4.

¹⁴⁵⁰ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 225 “Про відміну зупинок трамваїв і тролейбусів, розташованих на ухилах”. 1996. 22 липня.

перенесення не сталося), отже її треба закрити (а разом з нею лінію на Набережному шосе та мосту Патона)¹⁴⁵¹. Цього тоді не зробили. Натомість вдалися до поступової депопуляризації цієї лінії.

За умов розумного планування попит на транспортні перевезення певним коридором породжує пропозицію: якщо транспортні підприємства є приватними, вони самі запроваджують маршрути, що задовольняють цей попит; якщо транспорт знаходиться в комунальній власності, міська влада планує маршрути належним чином. Але існує й зворотний ефект — вплив пропозиції на попит. Наявність зручного та надійного транспортного сполучення в певному коридорі приваблює до цього коридору тих пасажирів, які мають вибір (між цим та іншим коридором, між цим та іншим видом транспорту, або ж між громадським транспортом та особистим автомобілем). Навпаки, якщо якість обслуговування громадським транспортом падає, пасажирів обирають альтернативні шляхи. Оскільки між попитом та пропозицією існує взаємний вплив, виникає зворотний зв'язок. Погіршення якості обслуговування викликає зниження попиту, яке, своєю чергою, спричиняє зниження пропозиції, що означає подальше погіршення якості обслуговування.

Саме так сталося на трансдніпровській лінії. Обґрунтуємо наведену тезу чисельно, на основі даних про роботу всіх маршрутів, які працювали на цій лінії в останні роки її існування^{1452,1453}:

- На маршруті № 21 (Контрактова площа — бульвар Перова) на початку 1980-х років працювало 15–16 двовагонних поїздів, у 1999 році — 7 поїздів. У 2003 році цей раніше популярний маршрут перевели на піковий режим роботи.

- На вже згаданому маршруті № 27, на піку його популярності, у 1983–1984 роках, працювали 42 двовагонні поїзди, що забезпечувало піковий інтервал близько 3-х хвилин. У 1996 році, перед скороченням (тобто трасою

¹⁴⁵¹ Козлов К. Київський метрополітен. Київ, 2011. С. 119.

¹⁴⁵² АКП КПТ. [Історичні дані зі статистики трамвайних маршрутів.]

¹⁴⁵³ База данных "История киевского транспорта". URL: http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

Палац спорту — бульвар Перова) — 14 двовагонних поїздів. Після скорочення (трасою Палац спорту — вул. Володимира Сосюри) — 7 двовагонних поїздів. Після закриття руху на Печерську, з жовтня 1998 року, на трасі Контрактова площа — вул. Володимира Сосюри стали працювати: 3 одинарні вагони та 3 поїзди по будніх днях, 4 одинарні вагони по вихідних; з грудня того ж року, після подовження до станції метро “Лісова” — 5 одинарних вагонів по будніх днях, у вихідні маршрут не працював взагалі.

- На маршруті № 31 (Контрактова площа — ЗЖБК) наприкінці 1970-х — на початку 1980-х років працювали 16 двовагонних поїздів, у 1996 році — 6 поїздів та 1 одинарний вагон.

- На маршруті № 32 (Контрактова площа — ДВРЗ) у 1970-х — 1980-х роках працювали 6 вагонів; у 1994 році його вкоротили до вул. Володимира Сосюри, тобто він перестав перетинати Дніпро.

- Маршрут № 34 (Контрактова площа — вулиця Ентузіастів), на якому в 1974 році працювали 14 вагонів (максимум), а в 1986 році — 6 вагонів, на початку 2000-х років обслуговувався 2-ма вагонами, що робили загалом три рейси в ранковий пік. У такому вигляді він практично не мав сенсу, і 1 січня 2003 року його закрили.

Підрахунок сумарних інтервалів руху дає такий результат: у середині 1980-х років мостом Патона проходило в середньому близько 47 трамваїв на годину (інакше кажучи, один трамвай кожні 1,3 хвилини); наприкінці 1990-х — близько 11 на годину (один трамвай кожні 5,5 хвилин), тобто приблизно в чотири рази менше.

Як результат, пасажирам ставало дедалі все менш зручно користуватися трамваями на цій лінії. Влада сприяла формуванню суспільної думки про “непотрібність” трансдніпровських трамваїв. Іншим аргументом проти них було те, що вони спричиняють пробки, насамперед на мосту Патона (такий самий аргумент неофіційно висловлювався раніше стосовно лінії на Саксаганського). У той період у Києві панувала думка, що розширення

проїзної частини вулиць є дієвим засобом боротьби з пробками (хоча світова практика давно довела, що це не відповідає дійсності). Таким чином киян “готували” до рішення про закриття лінії по мосту Патона.

Але навіть за цих умов міська влада не наважилася провести бодай формальне обговорення цього важливого питання. Все зробили “кулуарно” й абсолютно миттєво. Вранці 9 червня 2004 року виникли (за виразом кореспондента “Газеты по-киевски”) “[п]ервые неясные слухи о том, что трамвайные пути на мосту Патона будут демонтировать уже этой ночью”¹⁴⁵⁴. Потому кореспонденти газети “Сегодня” “полдня пытались разговорить чиновников от транспорта на тему: быть или не быть на мосту трамвайным путям. Но они ответить не смогли, точнее, не захотели, мол, приказа о демонтаже трамвая нет”¹⁴⁵⁵. Конкретніше, заступник начальника з оперативної роботи КП “Київпаstrанс” повідомив, удень того самого 9 червня, що “[о] снятии трамвайных путей нет распоряжения, но оно планируется”¹⁴⁵⁶. Після чого, годиною пізніше, до редакції потрапило свіжепідписане розпорядження Олександра Омельченка¹⁴⁵⁷.

Розпорядження Київської міської державної адміністрації № 1018 “Про заходи щодо зменшення навантаження на конструкції мосту ім. Є. О. Патона” дійсно було видано 9 червня 2004 року¹⁴⁵⁸. Того самого дня вийшли накази по підприємству “Київпаstrанс” — “Про зміни в організації пасажирських перевезень”¹⁴⁵⁹ та “Про демонтаж трамвайних колій на мосту Патона”¹⁴⁶⁰, і того самого вечора закрили рух трамваїв. О 19:52 від Контрактової площі відійшов останній трамвайний вагон № 5380, за маршрутом № 31. “Очень плохо, что

¹⁴⁵⁴ Последний трамвай // Газета по-киевски. 2004. 10 июня. № 39 (89). С. 1–2.

¹⁴⁵⁵ Как “умирал” трамвай на мосту Патона // Сегодня. 2004. 11 июня. № 128 (1772). С. 5.

¹⁴⁵⁶ С моста Патона уберут трамвай, говорят чиновники, но не уточняют, когда // Сегодня. 2004. 10 июня. № 127 (1771). С. 3.

¹⁴⁵⁷ Как “умирал” трамвай на мосту Патона // Сегодня. 2004. 11 июня. № 128 (1772). С. 5.

¹⁴⁵⁸ Комунальне підприємство “Київпаstrанс” Машкевичу С. 15.07.2004 № 09-549. URL: <http://www.mashke.org/kiyevtram/texts/20040715-omelchenko-reply-1.jpg>

¹⁴⁵⁹ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київпаstrанс”. Наказ № 173 “Про зміни в організації пасажирських перевезень”. 2004. 9 червня.

¹⁴⁶⁰ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київпаstrанс”. Наказ № 175 “Про демонтаж трамвайних колій на мосту Патона”. 2004. 9 червня.

народ у нас привикли бесцеремонно ставить перед фактом. И очень печально, что привычки горожан так грубо ломают”, — зауважив один з його пасажирів¹⁴⁶¹. Пасажири, що не знали про це рішення, вранці 10 червня прийшли на трамвайні зупинки, аби дістатися з правого берега на лівий — і тільки тут дізнались, що трамваї мостом Патона більше не ходять¹⁴⁶².

Таки дії держадміністрації були прямим порушенням “Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом”, затверджених Кабінетом міністрів у 1997 році, відповідно до Закону України “Про захист прав споживачів”. У редакції 2002 року, що на той момент була чинною, містився пункт: “16. Про відкриття і закриття маршрутів та про зміни на них населення повинне завчасно сповіщатися через засоби масової інформації, а також з допомогою спеціальних повідомлень на зупинках і в салонах рухомого складу”¹⁴⁶³ (аналогічний пункт є в редакції 2017 року, що діє зараз¹⁴⁶⁴). Характерно, що демонтаж трамвайних колій на мосту розпочався буквально одразу після припинення руху, того самого вечора 9 червня¹⁴⁶⁵. Це, ймовірно за все, свідчить про бажання держадміністрації не залишити зворотного шляху — скажімо, можливості опротестування рішення.

Оголосили дві причини зняття трамвая. Перша, основна, за словами тодішнього начальника КП “Київпастранс” Миколи Ламбуцького: “Институт электросварки им. Е. Патона, обследовав состояние моста, разработал рекомендации по его реконструкции. В них, в частности, говорится, что трамвай больше других видов транспорта оказывает на мост статическую и динамическую нагрузку. Кроме того, что он больше всех «давит» на мост, от

¹⁴⁶¹ Последний трамвай // Газета по-киевски. 2004. 10 июня. № 39 (89). С. 1–2.

¹⁴⁶² Как “умирал” трамвай на мосту Патона // Сегодня. 2004. 11 июня. № 128 (1772). С. 5.

¹⁴⁶³ Кабінет міністрів України. Постанова від 22 квітня 1997 р. № 386 “Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/386-97-п>

¹⁴⁶⁴ Кабінет міністрів України. Постанова від 23 грудня 2004 р. № 1735 “Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-п>

¹⁴⁶⁵ Как “умирал” трамвай на мосту Патона // Сегодня. 2004. 11 июня. № 128 (1772). С. 5.

трамвая еще и вибрация”¹⁴⁶⁶. Існує прямо протилежна точка зору, згідно з якою трамвайні рейки на мосту, буди привареними до його основи, сприяли укріпленню конструкції. Демонтувати їх у деяких місцях не вдалося, тож подекуди їх закачали в асфальт¹⁴⁶⁷. Друга, зі слів того самого Ламбуцького: “К тому же, в последнее время загрузка трамвая составляла всего четверть от плановой. Вместо трамвая по мосту пустят троллейбусы нескольких маршрутов”. Як ми бачили вище, інтенсивність трамвайного руху через Дніпро дійсно впала приблизно в чотири рази. Але це сталося не тому, що лінія перестала бути потрібною, а тому, що її планомірно депопуляризували. Враховуючи, що вона забезпечувала зручну пересадку на дві лінії метро (на Подолі та на станції “Дніпро”), підходила до великого пасажироутворюючого вузлу на лівому березі (Ленінградської площі), а на Набережному шосе та проспекті Возз’єднання пролягала на відокремленому полотні, при розумному підході вона могла б стати фактично ще однією лінією швидкісного трамвая (LRT); у будь-якому разі, про її непопулярність не було б і мови.

Очевидним негативним наслідком закриття цієї лінії став розрив київської трамвайної мережі на дві фізично не пов’язані між собою частини — правобережну й лівобережну. Це ускладнило передачу вагонів — пасажирських та технічних — між правобережними й лівобережним депо, в чому й зараз регулярно з’являється необхідність; тепер у таких випадках вагони доводиться перевозити містом на трейлерах.

Наступним етапом антитрамвайної кампанії мала стати ліквідація трамвайних ліній на Оболоні (маршрути № 11, 16)¹⁴⁶⁸. Тут не було мови ні про ухили (яких там нема), ані про пробки (ці лінії розташовані на відокремленому полотні). Єдиною реальною мотивацією таких планів була

¹⁴⁶⁶ Трамвайные пути на мосту Патона демонтируют меньше чем за месяц // Газета по-киевски. 2004. 10 июня. № 39 (89). С. 2.

¹⁴⁶⁷ Почему из-за демонтажа трамвайных рельс мост Патона трещит по швам // vgorode.ua. 2013. 29 июня. URL: https://kiev.vgorode.ua/news/transport_y_ynfrastruktura/179882-pochemu-iz-za-demontazha-tramvainykh-rels-most-patona-treschyt-po-shvam

¹⁴⁶⁸ Трамвай уберут с Оболони // Деловая столица. 2004. 2 февраля. URL: <http://www.dsnews.ua/politics/art13048>

принципова антитрамвайна позиція тодішньої київської влади. Проте ця ідея викликала суспільний резонанс (зокрема, громадська організація “Комитет «Киевляне за общественный транспорт»” провела піар-кампанію, націлену на збереження трамвая), і від неї відмовилися. Так само восени 2004 року звучала ідея про зняття трамвайної лінії на території Пущі-Водиці, з облаштуванням кінцевої зупинки на Міській вулиці, біля в’їзду до селища. Наслідки цього було легко передбачити. Лінія, що не доставляла б пасажирів до пунктів призначення в самому селищі, була б приречена на непопулярність, після чого її лісову трасу можна було б закрити як “таку, що не має попиту”. Але й цей план, під тиском громадськості, скасували¹⁴⁶⁹.

У 2006 році, після зміни міської влади, змінилося й ставлення до трамваїв у Києві. Фактично, антитрамвайна кампанія припинилася — хоча потенціал трамвайного транспорту належним чином не реалізували й після того. Своєрідним “барометром” ставлення до трамвая стала доля лінії Набережним шосе. У 2004 році її не закрили, а залишили на ній єдиний маршрут № 5 (Контрактова площа — бульвар Дружби народів). Він був приречений на непопулярність. Як і раніше, він мав зручні пересадки на дві лінії метро, але на його трасі було обмаль пасажироутворюючих об’єктів. Він працював з інтервалом близько півгодини, через що мало хто на нього розраховував (як століттям раніше на Кадетський трамвай — див. § 2.3). Попри це, у 2008 році, під час церемонії відкриття станції метро “Червоний хутір”, Микола Ламбуцький заявив, що “трамвай с Набережного шоссе никуда не денется”; більш того, він зазначив, що “сейчас специалисты изучают возможность запуска дополнительного трамвайного сообщения между правой и левой частями города”¹⁴⁷⁰ (про те, що існує реальна можливість повернути трамвай на міст Патона, Ламбуцький повідомив автора цих рядків у особистій бесіді під час тієї самої церемонії). Лінія існувала до 2011 року, коли її

¹⁴⁶⁹ Адвокаты трамваев // Сегодня. 2007. 21 декабря. № 290 (2829). С. 18.

¹⁴⁷⁰ Стало известно, что <...> // Свободная трибуна (спецпроект “Газеты по-киевски”). 2008. 23 мая. № 24. С. 3 (15).

все-таки закрили. Причини на цей раз були цілком конкретними: будівництво транспортної розв'язки біля станції метро “Дніпро” та реконструкція Поштової площі, що мала розпочатись незабаром; для трамвайної лінії в цих планах не вистачило місця. (Хоча, звичайно, якби вона зберігала магістральне значення, її могли б вписати в проєкт.) Зазначимо, що з закриттям цієї лінії різко впав пасажиропотік на станції метро “Дніпро” (хоча вона й до того була на останньому місці в Києві за цим показником) — від 4,2 тис. пасажирів на добу у 2009 році до 2,8 тис. у 2012-му.

Вищенаведені факти свідчать про те, що з середини 1990-х по середину 2000-х років у Києві панували антитрамвайні настрої, і трамвайні лінії й маршрути закривали (а також намагалися закрити) без об'єктивної необхідності. Втім, у цей період трамвайні лінії в місті не тільки закривали, але й будували. Насамперед ідеться про другу лінію швидкісного трамвая, на Троєщині.

Як уже згадувалося (§ 5.2), у 1970-і роки існував план будівництва четвертої, Придніпровської лінії метро, що мала пройти від Троєщини на півночі до Осокорків на півдні. Згодом від цього плану відмовилися, вирішивши замість метро збудувати тут швидкісний трамвай. Перша черга трамвая, будівництво якої почалося в 1993 році, мала зв'язати Троєщину зі станцією метро “Лівобережна”, забезпечивши таким чином жителям масиву досить швидкий доступ до метро. У 1997 році троєщинцям пообіцяли, що “[п]ервый пусковой комплекс — от улицы Милославской до проспекта Ватутина — начнет действовать уже в 1998 году. В дальнейшем эта линия протянется в южном направлении аж до Осокорков”¹⁴⁷¹. Тим часом 26 березня 1998 року подовжили трамвайну лінію на Харківському масиві, вулицею Анни Ахматової та проспектом Григоренка¹⁴⁷²; тут пішов маршрут № 8 від Дарницького вокзалу (у вересні 2004 року його подовжили до станції метро

¹⁴⁷¹ Когда же метро “дотянется” до наших выселок? — спрашивают киевляне у властей города // Факты и комментарии. 1997. № 40 (0042). С. 10.

¹⁴⁷² АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 97 “Про введення в експлуатацію нової ділянки трамвайної лінії по вул. Ахматової та Григоренка”. 1998. 23 березня.

“Лісова”¹⁴⁷³). Останній її відрізок, що закінчується біля станції метро “Позняки”, мав згодом стати тим самим подовженням троєщинської лінії “аж до Осокорків”. Для обслуговування нової лінії заходилися будувати нове депо на Троєщині, на Милославській вулиці.

Однак складна економічна ситуація (а також, можливо, антитрамвайні настрої) спричинила великі затримки в будівництві і, у підсумку, радикальне скорочення проєкту. Лінію, з новим маршрутом № 2, відкрили 26 травня 2000 року, до Дня Києва¹⁴⁷⁴, тільки від кінцевої станції “Милославська” до проспекту Ватутіна, в межах самої Троєщини. Через це він від самого початку був непопулярним: пересісти на проспекті Ватутіна з нього можна було тільки на тролейбуси та автобуси, які йшли з самої ж Троєщини. Отже, утворилась амбівалентна ситуація. З одного боку, найбільший київський житловий масив отримав сучасний рейковий транспорт. З іншого боку, навіть початковий проєкт мав дві принципові вади: по-перше, лінія не забезпечувала прямого зв’язку з правим берегом і, зокрема, центром (а додаткове навантаження на першу лінію метро, яка обслуговувала Воскресенський та Лісовий масиви, спричинило би проблеми); по-друге, її трасування на самій Троєщині (вулицею Бальзака, тобто північно-західною околицею масиву) робило її не надто зручною для більшості троєщинців. У тому ж вигляді, як її було відкрито, лінія взагалі була малокорисною, бо не забезпечувала навіть зв’язок із метро.

Як результат, вона дискредитувала саму ідею швидкісного трамвая. По суті, “антитрамвайне лобі” отримало ще один аргумент, на кшталт: “Навіщо будувати трамвай, який возить повітря?”. Проблема була, звісно, не в трамваї як виді транспорту, а в украї невдалому трасуванні конкретно цієї лінії. Втім, вона дійсно “возила повітря”. Подібно тому, як це було на трансдніпровській трамвайній лінії в останні роки її існування, утворився позитивний зворотний

¹⁴⁷³ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київпаstrанс”. Наказ № 267 “Про зміни в організації руху трамвайних маршрутів №№ 8, 22, 29, 32, 33”. 2004. 15 вересня.

¹⁴⁷⁴ Ко дню Киева в столице открываются новые троллейбусный и трамвайный маршруты // Факты и комментарии. Киев, 2000. 16 мая. № 86 (0663). С. 10.

зв'язок: трамвай ходив рідко, що відваблювало пасажирів, тож пасажиропотік зменшувався, що, своєю чергою, стимулювало транспортне підприємство збільшувати інтервали. Різниця була в тому, що трансдніпровську лінію довели до такого стану значною мірою штучно, тоді як у троєщинській лінії початково не було шансів залучити пасажиропотік, що виправдовував би її існування. У середині 2000-х років тут працював один вагон з інтервалом 30–40 хвилин; рух закінчувався близько 19:00 по будніх та близько 15:00 по вихідних днях. Зрештою, з 1 січня 2009 року рух трамваїв припинили¹⁴⁷⁵; це було не “політичне” (як у випадку з мостом Патона), а суто прагматичне рішення — лінія була вкрай нерентабельною.

Втім, саму лінію не розібрали. У той період мав місце черговий сплеск розмов про те, як “незабаром” на Троєщину нарешті проведуть метро, і один з проєктів, що обговорювався, передбачав конвертацію троєщинського швидкісного трамвая на наземну лінію метрополітену. Цю ідею зрештою відкинули — як за “традиційним” браком грошей, так і в результаті дискусій щодо трасування: проводити лінію метро околицею масиву — від самого початку погана ідея. Натомість троєщинський трамвай “реанімували” завдяки реалізації проєкту міської електрички (про який ітиметься в § 5.4). Добудували відрізок лінії від проспекту Ватутіна на південь, до лінії залізниці, на якій, своєю чергою, збудували нову зупинну платформу “Троєщина-2”. У жовтні 2012 року лінію троєщинського швидкісного трамвая знов відкрили¹⁴⁷⁶, цього разу з двома маршрутами: № 4 (платформа Троєщина-2 — Милославська; працює в години пік по будніх днях) та № 5 (платформа Троєщина-2 — вул. Сабурова; працює цілий день та включає не швидкісну ділянку, від станції “Милославська” до вулиці Сабурова, північно-східною та південно-східною межею Троєщини). У ранкову годину пік інтервал руху на цих

¹⁴⁷⁵Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. Київ, 2010. С. 309, 315.

¹⁴⁷⁶На Троєщине запустили скоростной трамвай // Комсомольская правда в Украине. Киев, 2012. 25 октября. № 237 (4231/25626). С. 5.

маршрутах становить, відповідно, 5 і 10 хвилин. Тепер пасажиропотік на цій лінії цілком достатній, аби питання про її закриття не стояло.

Отже, протягом близько десяти років, з середини 1990-х до середини 2000-х, у Києві відбувалося явище, що можна характеризувати як антитрамвайну кампанію. Поштовхом до масштабної ліквідації трамвайних ліній стала трамвайна катастрофа у Дніпродзержинську в 1996 році, найбільша в історії України. Практично одразу після неї в Києві припинили трамвайний рух на одній із ліній зі значним ухилом, а за декілька років — на двох інших. Однак дії були явно непослідовними. Дві лінії, про які йдеться (на Печерську та на Саксаганського — Еспланадній), відповідно за рік та за чотири-п'ять років до закриття реконструювали. Отже, і після 1996 року ці лінії — принаймні, офіційно — не планували були закривати. Це, своєю чергою, означає, що великі ухили не були справжньою причиною їх закриття — тільки приводом.

Ще яскравішим свідомством того, що закриття трамвайних ліній було мотивоване не прагматичними міркуваннями, а антитрамвайними настроями, стала ситуація з трансдніпровською лінією. Об'єктивної необхідності в її ліквідації не було; навпаки, шляхом не надто складної реконструкції можливо було б підвищити її якість до стандартів LRT. Офіційно оголошеною причиною зняття трамвая з мосту Патона було те, що трамвай викликав підвищене навантаження на міст. З технічної точки зору таке пояснення не можна назвати правдоподібним. Обставини закриття — те, що лінію перед зняттям депопуляризували, після чого під час зняття послалися на її недозавантаженість, а також те, що рішення ухвалили миттєво й “кулуарно” (і з порушенням чинного законодавства) — додатково свідчать про те, що й тут мало місце принципове рішення позбавитися трамвая як такого.

Історичний аналог зняття трамвая з мосту Патона у 2004 році — ліквідація трамвайної лінії Хрещатиком у 1934 році. І та й інша лінії були певною мірою “ключовими” в системі: хрещатицька лінія проходила

центральною вулицею і, відповідно, мала найбільший пасажиропотік; трансдніпровська лінія з'єднувала дві частини мережі (й так само була магістральною). Обидва рішення ухвалили волонтаристським шляхом, без обговорення. На наш погляд, це свідчить про те, що пропоненти таких рішень не були впевнені у своїх здібностях переконати опонентів у доцільності зняття трамвая. При цьому, якщо у випадку з Хрещатиком між ухваленням рішення та фактичним закриттям руху минуло три доби, то у випадку з мостом Патона — декілька годин.

Водночас, важливим етапом еволюції київської трамвайної мережі в той самий період стало відкриття другої лінії швидкісного трамвая, на Троєщині. Тут не обійшлося без ускладнень. Через украй невдале трасування першої черги ця лінія не набула популярності й дискредитувала ідею трамвая як такого. Після дев'яти років “перевезення повітря” лінію вирішили закрити, що на той момент було цілком прагматичним кроком. Але двома роками пізніше, завдяки появі нового виду швидкісного транспорту — міської електрички — лінію реанімували. Зараз її популярність не йде в порівняння з популярністю борщагівського швидкісного трамвая (причинами є те, що трасування в межах Троєщини як було, так і залишається невдалим, а також те, що міська електричка — не досить надійний вид транспорту), але загрози її повторного закриття не існує.

Київ 2000-х років, на відміну від Києва 1970-х, відстав від світових тенденцій у розвитку міського швидкісного транспорту, але останніми роками кампанія з планомірної ліквідації трамвайних ліній припинилася, що є позитивним явищем.

5.4. Сучасний стан транспортної системи, проблеми й перспективи

Із завершенням гострої економічної кризи та періоду гіперінфляції з'явилась можливість повернутись до планомірного, послідовного розвитку

наземного транспорту. Одне з основних завдань, що стояло перед транспортною системою — забезпечення якісного зв'язку житлових масивів із центром та місцями роботи (особливо це стосувалося Троєщини, де так і не з'явилося метро) — не змінилося.

На початку 2000-х років у Києві розпочався своєрідний “тролейбусний бум”. Протягом 2002–2003 років з'явилися п'ять нових троллейбусних маршрутів (№ 37, 38, 39, 40, 41)¹⁴⁷⁷; нові лінії пролягли Троєщиною, Борщагівкою, Академмістечком, а також неподалік від центру (Протасовим ярмом, Московською вулицею; цією останньою пройшов маршрут № 38, який також покрив частину лінії скасованого маршруту № 20, від станції метро “Арсенальна” до Києво-Печерської лаври). Останній раз троллейбусні лінії відкривались подібним темпом у 1960 році, коли цей вид транспорту став “модним”. Але істотною відмінністю нинішньої ситуації від тодішньої було те, що таке розростання мережі не було належним чином забезпечене новим рухомим складом. Щоправда, у 2002 році вперше за тринадцять років інвентарна кількість троллейбусів зросла в порівнянні з попереднім роком (на 1 січня 2001 року — 583 машини, на 1 січня 2002 року — 609¹⁴⁷⁸). Це стало можливим завдяки закупівлі нових машин — К-12 та ЮМЗ Т2 (тоді як старих машин Škoda 9Tr уже не залишилось, отже темпи списування дещо уповільнились). Однак цього було недостатньо.

Як уже згадувалось (§ 5.2), важливим стимулом для впровадження нових транспортних проєктів у пострадянські часи стало бажання влади продемонструвати “турботу” про виборців. Цим, пояснюється, зокрема, те, що і станції метро, і нові маршрути електротранспорту часто відкривались або на свята (зокрема, на День Києва або День Незалежності України), або напередодні виборів. (Автобуси в цьому плані мають менший піар-ефект, оскільки будь-яка нова лінія електротранспорту, не кажучи вже про метро, має

¹⁴⁷⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 595.

¹⁴⁷⁸ Там само. С. 530.

наочну компоненту — рейки та/або контактну мережу.) Зважаючи на таку мотивацію, на нових тролейбусних маршрутах треба було принаймні в перший період їх існування підтримувати невеликий інтервал руху, аби переконати пасажирів у тому, що обіцянки виконано “якісно”. Оскільки ж рухомого складу було замало, для відкриття нового маршруту знімалися машини з інших, не менш важливих ліній, де інтервали, відповідно, збільшувалися. Через деякий час кількість рухомого складу на новому маршруті поступово зменшувалася, іноді в декілька разів. Характерний приклад — маршрут № 34 (станція метро “Петрівка” — станція метро “Мінська”), відкритий у травні 2001 року, до Дня Києва. Спочатку на ньому працювали 8 машин, але незабаром їх кількість скоротилася до двох-трьох. Але, оскільки на нових маршрутах треба було підтримувати рух хоч у якомусь обсязі, старі маршрути, що виступали “донорами” рухомого складу для нових, все одно страждали: на деяких із них (№ 7, 9, 17, 26 та інших) помітно збільшились інтервали, принаймні один (№ 1) довелося тимчасово “підсилити” автобусами (маршрут № 1Тр), бо тролейбусів у депо № 1, внаслідок масового списання DAC-217E, катастрофічно не вистачало, декілька (№ 15, 28, 33) — взагалі закрити¹⁴⁷⁹. Отже, попри помітне розширення тролейбусної мережі, йшлося, здебільшого, про *перерозподіл* рухомого складу між існуючими й новими маршрутами.

Самі по собі нові тролейбусні маршрути були здебільшого розумно продуманими — вони з’являлися там, де в цьому виді транспорту дійсно була необхідність. Принагідно відзначимо, що певною тенденцією середини 2000-х років стала електрифікація автобусних маршрутів, тобто заміна автобуса тролейбусом. Зокрема, маршрут № 41 (відкритий у 2003 році), між Святошином і Борщагівкою, змінив собою автобусний маршрут № 68; маршрут № 42 (2004 рік), між Деміївкою та Шулявкою, змінив популярний автобусний маршрут № 17 (але тролейбус тут ніколи не ходив так часто, як автобус у “кращі часи”); маршрут № 46 (2007 рік), між Дарницею та

¹⁴⁷⁹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 398.

Троєщиною, змінив автобусний маршрут № 50. (Із цим троллейбусним маршрутом стався казус, пов'язаний із нумерацією. Схожою, але не ідентичною трасою ходив автобусний маршрут № 46. Рухомий склад на цих двох маршрутах — троллейбуси та автобуси ЛАЗ — був зовнішньо схожий і до того ж однаково пофарбований. Це призводило до плутанини. Згодом троллейбусний маршрут перенумерували на № 50, що було зручно для тих, хто не встиг забути автобусний маршрут під цим самим номером.)

Але були й винятки. Найневдалішим троллейбусним проектом цього періоду слід визнати локальний маршрут № 10, на Троєщині (вул. Милославська — вул. Закревського), відкритий у січні 2005 року. Про реальну “потрібність” такого маршруту свідчить те, що кілька років до того практично тією самою трасою працював автобусний маршрут № 26, закритий через відсутність пасажиропотоку (!). Утім, маршрут урочисто відкрили, випустили на нього, заради піар-ефекту, два нових зчленованих троллейбуси К-12 (які пропрацювали там у той день вперше й востаннє, бо потреби в них не було)¹⁴⁸⁰ — після чого він декілька років, очікувано, “возив повітря” і зрештою був закритий.

Тоді ж, у першій половині 2000-х років, стало зрозуміло, що потрібно досить радикально розв'язувати проблему нового рухомого складу. Станом на 2003 рік середній вік київських трамваїв сягнув 18 років, помітна частина старих троллейбусів теж потребувала заміни, ситуація ж з автобусами була найгіршою: практично всі 190 “Ікарусів” надвеликої місткості вичерпали свій ресурс, і замінити їх не було чим. Щоденно приблизно кожен десятий автобус не допрацьовував до кінця зміни й достроково сходив з лінії через несправність¹⁴⁸¹.

На той час Мінський автомобільний завод налагодив виробництво низькопідлогових автобусів (одинарні МАЗ-103, зчленовані МАЗ-105) і

¹⁴⁸⁰ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 425.

¹⁴⁸¹ Низкопольные автобусы-“гармошки” и троллейбусы большой и сверхбольшой вместимости через несколько лет заменят в столице устаревший подвижной состав // Факты и комментарии. Киев, 2003. 5 февраля. № 226 (1327). С. 10.

тролейбусів (МАЗ-103Т). Перший МАЗ-103Т з'явився в Києві (у троллейбусному депо № 1) у 2003 році, що знаменувало якісно новий етап у розвитку в місті цього виду транспорту. Низькопідлоговий транспорт, тобто такий, що не має східців між дверима та салоном, є набагато зручнішим для пасажирів і дозволяє підвищити середню експлуатаційну швидкість на маршруті, тому що висадка й посадка на зупинках відбуваються швидше. З першими низькопідлоговими троллейбусами в Києві була пов'язана ще одна своєрідна піар-акція — цього разу її цільовою аудиторією були не стільки кияни, скільки іноземні гості. У травні 2005 року в Палаці спорту проходив фінал конкурсу “Євробачення-2005”. Тролейбусні маршрути № 3 й 14, що проходять повз це місце, обслуговувалися депо № 3, в якому на той момент не було нових низькопідлогових МАЗів. Тому вдалися до тимчасової “рокіровки”: на ці маршрути випустили МАЗи з депо № 1 і 2 — аби продемонструвати гостям “Євробачення” найсучаснішу техніку. Натомість, старіші ЮМЗ Т2 з депо № 3 відправили на маршрути депо № 1. Коли гості поїхали, все повернулося на свої місця¹⁴⁸².

Позитивний досвід експлуатації МАЗ-103Т (усього Київ отримав 67 таких машин) стимулював українських виробників спробувати створити власні низькопідлогові машини. Дві такі моделі — ЮМЗ Е186 виробництва заводу “Південмаш” та Богдан Е231 виробництва концерну “Богдан” — виявились невдалими; у Києві працювали 7 машин першого типу й 3 — другого, але жодна з них довго не протрималася. Набагато більш вдалою виявилася продукція Львівського автобусного заводу — зчленовані троллейбуси ЛАЗ Е301D1 та одинарні ЛАЗ Е183D1, а останніми роками — концерну “Богдан” — зчленовані Богдан Т901 та одинарні Богдан Т701. Саме ці чотири низькопідлогові моделі сьогодні складають основу київського троллейбусного парку.

¹⁴⁸² Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ, 2009. С. 426–427.

Проблему дефіциту трамвайного рухомого складу, як уже зазначалося, певний час “розв’язували” шляхом закриття трамвайних ліній. У 2003 році розпочалася модернізація старих вагонів Tatra T3 (на які ставили нову тиристорну систему управління “Прогрес”), у 2006-му — виробництво зчленованих вагонів моделі K3R-N, що фактично являли собою перероблення: два кузови від тих самих “Татр” з низькопідлоговою вставкою посередині. Однак на початку 2010-х років і цих “нових” вагонів перестало вистачати. Тож у 2011 році Київ уперше за двадцять років (не враховуючи два вагони постачання 1994 року) закупив насправді нові трамваї, причому одразу декількох моделей: одинарні K1 та зчленовані K1M8 виробництва “Південмашу”, а також експериментальний зразок 71-154M-K виробництва Петербурзького трамвайно-механічного заводу¹⁴⁸³. У подальші роки трамвайники експериментували ще з декількома моделями (ТЗУА-3, K1M, Богдан TR843, K3R-NNP), а з 2016 року зупинились на двох основних моделях — польській PESA 71-414K та львівській Electron T5B64. Саме ці, повністю низькопідлогові вагони сьогодні є основою рухомого складу борщагівської лінії швидкісного трамвая (47 та 10 вагонів, відповідно). Вагони Tatra T3, що раніше працювали на цій лінії, вивільнилися для обслуговування інших маршрутів; більшість вагонів цієї моделі пройшла капітальний ремонт із модернізацією. Таким чином, можна говорити про подолання гострої кризи з трамвайним рухомим складом.

Проблема дефіциту автобусного рухомого складу у 2000-х роках часто “розв’язувалась” так само, як і з трамваєм — шляхом закриття маршрутів. Автобусний маршрут, що не потребує рейок і контактної мережі, легко відкрити й так само легко закрити. Автобус більшою мірою, ніж трамвай і тролейбус, замінювався маршрутними таксі. “На допомогу приходять частные перевозчики с сотнями микроавтобусов”, — висловився у 2003 році Іван Салій, на той момент заступник голови Київської міської державної

¹⁴⁸³ Київ | Список подвижного состава. URL: <http://transphoto.ru/city/96/>

адміністрації. Така заміна була поганою новиною для численних категорій “пільговиків”. В автобусах, троллейбусах і трамваях на той момент 47 % пасажирів користувалися пільгами, тобто безкоштовним проїздом (у метро — 36 %); приватні ж перевізники, як правило, пільг не надавали¹⁴⁸⁴. Як уже згадувалось (§ 5.1), у переважній більшості міст України муніципальний автобусний транспорт у пострадянський період перестав функціонувати, поступившись приватним перевізникам. Однак автобусна система Києва збереглася (хоча й у меншому об’ємі, ніж раніше). Основу автобусного парку Києва зараз складають автобуси ЛАЗ і МАЗ різних моделей (одинарні та зчленовані, практично всі низькопідлогові).

Окрім дефіциту рухомого складу, абсолютно новою проблемою для київського міського транспорту в ХХІ столітті стали пробки (затори).

Їх виникнення було неминучим, як наслідок масової автомобілізації. У середині 1980-х років у Києві було 125 автомобілів на 1000 мешканців, станом на 2016–2017 роки — за одними даними, 213 (Київ за цим показником зрівнявся з Нью-Йорком)¹⁴⁸⁵, за іншими даними — 353¹⁴⁸⁶; кількість автомобілів, зареєстрованих у Києві, станом на 2018 рік оцінювалася в 1,06 мільйона¹⁴⁸⁷. Але на стан міського транспорту негативно вплинула не тільки ця обставина (змінити яку не було практичної можливості), а й ціла низка хибних рішень, насамперед у самій транспортній сфері.

У першій половині 2000-х років у Києві заходилися розширювати проїзні частини доріг та вулиць заради “боротьби з пробками”. Тільки у 2003–2004 роках розширювали або планували розширити проспект 40-річчя Жовтня

¹⁴⁸⁴ Низкопольные автобусы-“гармошки” и троллейбусы большой и сверхбольшой вместимости через несколько лет заменят в столице устаревший подвижной состав // Факты и комментарии. Киев, 2003. 5 февраля. № 226 (1327). С. 10.

¹⁴⁸⁵ Город пробок: По количеству автомобилей Киев догнал Нью-Йорк // STYLER > Жизнь. 2017. 2 марта. URL: <https://styler.rbc.ua/rus/zhizn/kolichestvu-avtomobiley-kiev-dognal-nyu-york-1488461072.html>

¹⁴⁸⁶ Количество автомобилей на душу населения в Украине (последние данные) // ТопЖыр | первый альтернативный автопортал. 2016. 22 февраля. URL: <https://topgir.com.ua/56589905-kolichestvo-avtomobiley-na-dushu-naseleniya-v-ukraine-poslednie-dannye/>

¹⁴⁸⁷ Сколько в Киеве машин и какую марку авто в столице любят больше всего // ТопЖыр | первый альтернативный автопортал. 2018. 3 мая. URL: <https://topgir.com.ua/skolko-v-kieve-mashin-i-kakuyu-marku-avto-v-stolice-lyubyat-bolshe-vsego-347585/>

(Голосіївський)¹⁴⁸⁸, Набережно-Хрещатицьку вулицю¹⁴⁸⁹, вулицю Боженка (Казимира Малевича)¹⁴⁹⁰, Чоколівський бульвар¹⁴⁹¹ та Індустріальну вулицю (Вадима Гетьмана)¹⁴⁹², Червонозоряний проспект (проспект Лобановського)¹⁴⁹³, проспект Возз'єднання (Соборності) та проспект Гагаріна¹⁴⁹⁴ тощо. Там, де такому розширенню “заважали” трамвайні колії, їх знімали (вулиця Саксаганського, проспект Возз'єднання, проспект Гагаріна). Однак зі світової практики добре відомо, що розширення доріг (вулиць, магістралей) може полегшити транспортну ситуацію лише короткочасно, після чого вступає в дію ефект “індукованого попиту” (induced demand). Він полягає в тому, що, коли зростає пропозиція (у даному випадку — утворюється додаткова пропускна спроможність), через деякий час з'являється додатковий попит (на нову ділянку приходять ще більше автомобілів)¹⁴⁹⁵. Отже, розширення доріг не є ефективним засобом боротьби з пробками¹⁴⁹⁶: вони, як правило, стають не менше, а більше. Концепція ж ліквідації трамвая (як і будь-якого іншого громадського транспорту) заради “боротьби з пробками” є порочною по суті. Одна й та сама кількість пасажирів займає найменшу площу на дорозі, коли вони їдуть трамваем, більшу — коли вони їдуть мікроавтобусами (маршрутними таксі), максимальну — коли вони користуються приватними

¹⁴⁸⁸ Вскоре железнодорожные пути на станции Караваевы Дачи можно будет преодолеть по пешеходным мостикам // Факты и комментарии. Киев, 2003. 2 декабря. № 223 (1528). С. 7.

¹⁴⁸⁹ Разгрузить от транспорта площадь Победы, бульвар Шевченко и Воздухофлотский проспект в Киеве поможет новый путепровод за универмагом “Украина” // Факты и комментарии. Киев, 2004. 21 января. № 9 (1557). С. 7.

¹⁴⁹⁰ Новая четырехполосная магистраль выведет транспорт из центра Киева к Южному мосту, минуя Московскую площадь // Факты и комментарии. Киев, 2004. 5 февраля. № 20 (1568). С. 7.

¹⁴⁹¹ Радиорынок возле Караваевых дач в Киеве, возможно, перенесут на противоположную сторону путепровода — в район улицы Полевой // Факты и комментарии. Киев, 2004. 18 марта. № 49 (1597). С. 6.

¹⁴⁹² В ходе реконструкции путепровода возле Караваевых Дач расширили проезжую часть столичных Чоколовского бульвара и улицы Индустриальной — от Севастопольской площади до Индустриального моста // Факты и комментарии. Киев, 2004. 3 июня. № 97 (1645). С. 7.

¹⁴⁹³ Завтра на столичном Краснозвездном проспекте откроют 42-й троллейбусный маршрут // Факты и комментарии. Киев, 2004. 27 мая. № 93 (1641). С. 10.

¹⁴⁹⁴ Вместо трамваев по киевскому проспекту Гагарина пойдут троллейбусы // Факты и комментарии. Киев, 2004. 8 сентября. № 163 (1711). С. 10.

¹⁴⁹⁵ Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream. New York, 2000. P. 89.

¹⁴⁹⁶ CityLab Daily: Why Widening a Road Doesn't Ease Traffic.
URL: <https://www.citylab.com/solutions/2018/09/citylab-daily-whats-the-deal-with-induced-demand/569485/>

автомобілями. Отже, громадський транспорт не створює пробки, а зменшує їх кількість. Київський дослід це наочно продемонстрував. На вулиці Саксаганського й на мосту Патона незабаром після зняття звідти трамвая пробок не поменшало, а побільшало.

Ще одним засобом боротьби з пробками, що спробували застосувати у Києві, є впровадження одностороннього руху на магістральних вулицях у центрі. У жовтні 2007 року односторонній рух запровадили на вулицях Саксаганського й Жилианській (назустріч одна одній)¹⁴⁹⁷, у травні 2008 року те саме зробили на вулицях Горького (Антоновича) й Червоноармійській (Великій Васильківській)¹⁴⁹⁸. Це дозволило створити на цих вулицях виділені смуги для руху громадського транспорту — абсолютно правильний захід, що дозволяє (певною мірою) ізолювати цей транспорт від пробок, але тільки тоді, коли ці смуги функціонують за призначенням. Доводиться констатувати, що в Києві, де дисципліна водіїв є вкрай низькою, а ефективні механізми покарання за виїзд на смугу для громадського транспорту відсутні, ці смуги (особливо це стосується вулиці Саксаганського) часто-густо заповнені приватним транспортом, а подекуди перетворюються на парковки. (Звісно, тут має місце явище, відоме як “теорія розбитих вікон”¹⁴⁹⁹. Якщо бодай одна машина проїжджає смугою для громадського транспорту та/або паркується на ній, і порушення залишається безкарним, це стимулює інших водіїв робити те саме, аж допоки смуга повністю не втрачає свою функцію.)

Зростання пробок, очевидно, призводить до погіршення якості послуг громадського транспорту — через зниження його експлуатаційної швидкості і, як результат, зростання інтервалів руху. Це запускає ще один механізм позитивного зворотного зв’язку. Деградація громадського транспорту через пробки сприяє зменшенню його популярності серед пасажирів. Маючи вибір

¹⁴⁹⁷ Две центральные магистрали Киева — улицы Саксаганского и Жилианская — стали дорогами с односторонним движением // Факты и комментарии. Киев, 2007. 27 октября. № 197 (2478). С. 15.

¹⁴⁹⁸ На столичных улицах Горького и Красноармейской введено одностороннее движение // Факты и комментарии. Киев, 2008. 20 мая. № 89 (2612). С. 1.

¹⁴⁹⁹ Wilson, J. Q., Kellin, G. L. Broken Windows.

URL: https://media4.manhattan-institute.org/pdf/_atlantic_monthly-broken_windows.pdf

між, скажімо, троллейбусом та маршрутною, пасажир часто обирає останню: на користь такого вибору працює те, що водії маршруток, намагаючись максимізувати прибуток, іноді досить “вільно” ставляться до правил дорожнього руху (наприклад, об’їжджаючи пробки по зустрічній смузі або по тротуарах). Отже, пробки стимулюють користуватися маршрутками. Але превалювання останніх над стандартним транспортом, своєю чергою, сприяє зростанню пробок — тому що маршрутки займають більше місця на дорозі й агресивніше маневрують.

Київська міська влада визнавала негативну роль маршруток в утворенні пробок. Зокрема, той факт, що “[б]ольшое число маршруток приводит к образованию заторов на улицах столицы”, констатував Іван Салій у вже згаданому інтерв’ю 2003 року¹⁵⁰⁰. Відповідно, останні півтора десятиліття вельми регулярно озвучувалися наміри зменшити число маршруток у Києві — але вони здебільшого залишаються деклараціями (заважає, зокрема, те, що рухомого складу стандартного транспорту й досі бракує). Разом із тим треба зазначити, що останніми роками, на відміну від середини 2000-х, у Києві вірно розставили пріоритети стосовно транспортних стратегій. “На первом месте стоят пешеходы, за ними идут велосипедисты, общественный транспорт и только после всех — частный транспорт, — зазначив директор департаменту транспортної інфраструктури Київської міської державної адміністрації Сергій Симонов наприкінці 2018 року. — <...> Нам важно делать общественный транспорт более комфортным, увеличивать количество подвижного состава, покупая новые, низкопол[ьн]ые трамваи, троллейбусы и автобусы большой вместимости, чтобы люди с личных авто пересаживались на них”. Він також декларував відмову від політики розширення доріг (окрім деяких хордових магістралей, зокрема Набережного шосе, Окружної дороги, Богатирської вулиці), абсолютно справедливо констатувавши, що розширення місцевих

¹⁵⁰⁰ Низкопольные автобусы-“гармошки” и троллейбусы большой и сверхбольшой вместимости через несколько лет заменят в столице устаревший подвижной состав // Факты и комментарии. Киев, 2003. 5 февраля. № 226 (1327). С. 10.

доріг “не повышает пропускную способность, поскольку новые километры дорог заполняются новым транспортом”¹⁵⁰¹ (це і є ефект індукованого попиту).

У 2015 році компанія “А+С Україна” за участі Всесвітнього банку створила повноцінну сучасну транспортну модель для Києва, на основі аналізу чинних маршрутів та інфраструктури, а також опитування мешканців. На базі цієї моделі підготували рекомендації з оптимізації міських маршрутів. Найбільш значним нововведенням у рамках цього проекту є підстави вважати автобусний маршрут № 114 (Залізничний вокзал — Милославська вул.): він уперше забезпечив безпересадковий зв’язок Троєщини з центром Києва. Про те, що цей маршрут прокладений дуже вдало, свідчить величезна популярність, якої він набув буквально з перших днів свого існування (зазвичай потрібен деякий час, аби пасажери дізнались про новий маршрут і почали їм масово користуватись). Основною його проблемою стало те, що попит на нього відразу перевищив пропозицію. Добовий попит на цей маршрут оцінили в 30 тисяч пасажирів, а працюють на ньому 16 автобусів, які фізично не можуть вивезти таку кількість; тому в години пік автобуси “штурмують”. Інша проблема — та, що обговорювалася раніше: пробки в центрі та відсутність на трасі маршруту смуг для громадського транспорту, які б нормально функціонували. Попри це, можна погодитись із думкою директора компанії “А+С Україна” Дмитра Беспалова, який назвав цей маршрут “феноменом”¹⁵⁰².

У рамках цього ж проекту з’явилися інші автобусні маршрути, що йдуть до центру (чи районів, що долучаються до нього) або транзитом через центр — зокрема, № 115 (Контрактова площа — Дарницький вокзал), № 118 (станція метро “Політехнічний інститут” — станція метро “Чернігівська”; здавалося б,

¹⁵⁰¹ “Расширять дороги в Киеве не планируем”. В КГГА рассказали, как будут бороться с пробками // vesti.ua. 2018. 5 ноября. URL: <https://vesti.ua/kyiv/311239-rasshirjat-dorohi-v-kieve-ne-planiruem-v-khha-rasskazali-kak-budut-borotsja-s-probkami>

¹⁵⁰² По развитию общественного транспорта мы находимся в 1970-х годах по отношению к Европе — интервью с Дмитрием Беспаловым. 2018. 17 августа. URL: https://cfts.org.ua/articles/po_razvitiyu_obschestvennogo_transporta_my_nakhodimsya_v_1970_kh_godakh_po_otnosheniyu_k_evrope_intervyu_s_dmitriem_bespalovym_1441

цей маршрут “дублюється” метро, але його сенс, звичайно, не в тому, щоб їхати ним від однієї кінцевої зупинки до другої), № 119 (Контрактова площа — вул. Василя Касіяна). Загалом, тепер у Києві усвідомили, що політика середини 1990-х років, згідно якої вважалося, що громадський транспорт із центру можна майже прибрати, залишивши саме метро, є абсолютно хибною (хоча, як показано в § 5.1, вона й була значною мірою спричинена об’єктивною обставиною — браком рухомого складу). Окрім названих нових автобусних маршрутів, останніми роками подовжили до центру деякі маршрути, які колись ходили туди, але були скорочені в 1990-і роки: тролейбусний № 12 (що тепер прямує до залізничного вокзалу) та автобусний № 20 (до площі Льва Толстого). Відновили зі змінами тролейбусний маршрут № 9, що зв’язує центр з аеропортом Жуляни (свого часу він став жертвою дефіциту рухомого складу). На нашу думку, зарано казати про “ренесанс” громадського транспорту в центрі Києва — але не викликає сумнівів, що ситуація тут помітно покращилася в порівнянні з тією, що мала місце на початку 2010-х років.

Останніми роками з’явилися ідея про подовження лінії борщагівського швидкісного трамвая до Палацу спорту (точніше було б казати про “відновлення”, бо саме туди маршрут № 1 і ходив до 2001 року), що створило б можливість безпересадкового сполучення з центром, а також зручні пересадки на другу та третю лінії метро. Ця ідея активно обговорювалась у 2018 році, проте представники міської адміністрації висловилися проти проєкту: трамвай, на їхню думку, “ніколи не зможе працювати нормально в центрі, оскільки там багато перехресть і світлофорів”¹⁵⁰³. Поки жодних практичних кроків з реалізації цього проєкту не здійснюється.

Зрештою, зупинимось на ще одному транспортному проєкті, основною мотивацією якого була чергова спроба розв’язати транспортну проблему

¹⁵⁰³ КГГА блокіруєт продление скоростного трамвая в центр — СМИ // Экономическая правда. 2018. 2 апреля. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2018/04/2/635606>

Троєщини за відсутності там метро. Йдеться про міську електричку, яка існує з 2009 року.

Ідея використання залізничної інфраструктури для організації сполучення одночасно всередині міста і з передмістями є вельми популярною в Західній Європі (меншою мірою — у США). Так, у містах Німеччини, порівнянними за розміром з Києвом (Берліні, Мюнхені, Франкфурті тощо) існують мережі S-Bahn; у Парижі — мережа RER (Réseau Express Régional); у Мадриді — Cercanías Madrid. Як правило, всередині міста ці мережі тією чи іншою мірою інтегровані з метрополітенем, а в передмістях простягаються на кілька десятків кілометрів. Часто кілька таких ліній з передмість зводяться в одну лінію в самому місті, що забезпечує інтервал руху містом 2–5 хвилин, тож лінія функціонує практично в режимі метрополітену.

У Києві подібний проєкт висунули тоді ж, коли й ідею швидкісного трамвая — у 1960-і роки. Передбачалося використовувати для внутрішньоміського сполучення Північне залізничне півкільце, водночас організувавши маршрути до передмість: Фастова, Тетерева, Вишгорода, Зазим'я, Броварів, Вишеньок, Обухова¹⁵⁰⁴. У 1972 році, коли закінчувалася електрифікація півкільця, киянам пообіцяли: “Електропоїзди Північного півкільця відходитимуть від платформи кожні три хвилини”¹⁵⁰⁵ (зауважимо, що ця цифра не могла мати стосунку до реальності, доки Петрівський залізничний міст на цьому півкільці залишався одноколіїним — яким він і є по цей день). На початку 1973 року декларували, що міська електричка (тоді вживали саме цей термін) стане до ладу “до кінця першого кварталу”¹⁵⁰⁶. У середині того ж року, пояснюючи, чому електропоїзди так і не запущено, “згадали” про малу пропускну спроможність мосту, а також засумнівались у рентабельності нового транспорту¹⁵⁰⁷ (нагадаємо, що це був останній рік, коли київський

¹⁵⁰⁴ Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва (лекція інженера Пивовара В. Л.), Київ, 1966. С. 24.

¹⁵⁰⁵ До фінішу — шість кілометрів // Вечірній Київ. 1972. 13 жовтня. № 240 (8631). С. 1.

¹⁵⁰⁶ Електрички на вулицях // Вечірній Київ. 1973. 12 січня. № 11 (8707). С. 2.

¹⁵⁰⁷ Тупик на платформі // Вечірній Київ. 1973. 15 червня. № 139 (8835). С. 3.

міський транспорт був прибутковим). Роком пізніше оцінили використання цієї траси для внутрішньоміських пасажирських перевезень як (потенційно) “дуже ефективно”, але визнали, що інтенсивний рух міських електричок тут неможливий через перевантаження лінії¹⁵⁰⁸ (яку, дійсно, використовували вантажні поїзди). У 1976 році констатували, що часті рейси електричок тут будуть нерентабельними, а рідкі — незручними для пасажирів¹⁵⁰⁹. Як результат, Північним півкільцем продовжувало ходити кілька рейсів електричок на день; говорити про його функцію як повноцінного елемента системи пасажирського транспорту не доводилось.

До ідеї (більш-менш) повноцінної міської електрички повернулися в нашому столітті. У 2000 році, відразу після відкриття троєщинського швидкісного трамвая, Олександр Омельченко оголосив, що протягом двох років буде реалізовано проєкт “наземного метро”, тобто міської електрички, з інтервалом руху 5–10 хвилин. Щойно відкритий трамвай планували продовжити до найближчої до Троєщини платформи “Городня”, де забезпечити пересадку з нього на згадане “наземне метро”. “Реалізація цього проєкту, — заявив мер, — не тільки поліпшить транспортне сполучення на Троєщині, а й зніме найгострішу необхідність будівництва тут нової лінії метро — вона обійшлася б Києву в 600 мільйонів гривень”¹⁵¹⁰ (за тодішнім курсом — близько 120 млн доларів).

У реальності цей проєкт здійснили лише через десятиліття, у значно урізаному вигляді. 2 вересня 2009 року відкрили першу чергу міської електрички, з човниковим рухом від станції “Київ-Петрівка” до платформи “Троєщина” (колишня “Городня”). До цієї останньої пасажирів підвозили автобуси спеціальних маршрутів № 59, 60, 61 (троєщинський швидкісний трамвай на той час, нагадаємо, не функціонував). Електричка працювала

¹⁵⁰⁸ Траси нашого міста // Вечірній Київ. 1974. 3 серпня. № 180 (9181). С. 4.

¹⁵⁰⁹ Півуваги до півкільця // Вечірній Київ. 1976. 4 серпня. № 180 (9790). С. 3.

¹⁵¹⁰ Возле станций метро и крупных транспортных узлов построят 12 станций пересадки пассажиров со скоростного трамвая на электрички “наземного метро” // Факты и комментарии. Киев, 2000. 8 июня. № 103 (0680). С. 10.

тільки в ранкові та вечірні години “пік”¹⁵¹¹. 4 жовтня 2011 року її запустили повним кільцем — двома маршрутами, за годинниковою стрілкою та проти, що починалися й закінчувалися на станції Дарниця й проходили Північним півкільцем та головною лінією Київ-Волинський — Київ-Пасажирський — Дарниця. Інтервал руху становив 15–17 хвилин, але електричка, як і перед тим, функціонувала тільки в години пік¹⁵¹², оскільки повністю звільнити Північне півкільце від вантажного руху було неможливо.

Як розповідалося в § 5.3, запуск міської електрички дозволив “реанімувати” троєщинський швидкісний трамвай. Його прив’язка до новозбудованої платформи електрички “Троєщина-2” забезпечила Троєщину швидкісним рейковим транспортом, який зв’язує її з центром. Однак ситуацію не можна назвати задовільною з ряду причин. По-перше, не змінився той факт, що швидкісний трамвай проходить краєм масиву — отже, для більшості жителів останнього станції трамвая знаходяться поза пішохідною доступністю. По-друге, з трамвая на міську електричку необхідно робити пересадку, а сама електричка обслуговує далеко не всі частини міста, тому часто потрібна ще одна пересадка (наприклад, на метро). По-третє, сама електричка далеко не дотягує до стандартів S-Bahn. Вона й зараз працює тільки в години “пік”, інтервали її складають до півгодини (у вихідні дні — до години), і навіть цей інтервал нерідко порушується. Восени 2018 року перебої в роботі міської електрички спричинили стихійні протести, під час яких пасажирів перекривали залізничну колію¹⁵¹³. У лютому 2019 року повідомлялося, що електричка “не справляється з пасажиропотоком”, а пасажирів, які в годину пік не можуть потрапити в вагони, чіпляються зовні (!)¹⁵¹⁴.

¹⁵¹¹ Запуск киевской городской электрички перенесен на 2 сентября // Факты и комментарии. Киев, 2009. 1 сентября. № 157 (2925). С. 1.

¹⁵¹² Сегодня в столице начала курсировать городская кольцевая электричка // Факты и комментарии. Киев, 2011. 4 октября. № 180 (3435). С. 1.

¹⁵¹³ Транспортный коллапс в Киеве: пассажиры перекрыли железнодорожные пути (фото, видео) // Факты. 2018. 22 октября. URL: <https://fakty.ua/284429>

Тож проблема метро на Троєщину залишається актуальною. За планом, четверта лінія метро має пройти від вокзалу через Поділ новим (на цей час не добудованим) Подільським мостом. У 2013 році, коли закінчувалося будівництво другої лінії на Теремки, тодішній мер Києва Олександр Попов заявив: “Работы по строительству четвертой линии метро уже идут”¹⁵¹⁵. На практиці це виявилось не більше ніж піар-кроком: заклали кілька метрів тунельних конструкцій, і на цьому “роботи” закінчилися. У 2016 році оголосили тендер на будівництво метро на Троєщину¹⁵¹⁶; у 2017 році — заявили, що якісь китайські інвестори забезпечать 85 % від необхідної суми (тепер, на відміну від 2000 року, повна вартість проєкту оцінювалася у 2 млрд доларів), за умови, що 15 % профінансує міська адміністрація¹⁵¹⁷. У жовтні 2018 року міський голова Віталій Кличко підписав розпорядження про “відновлення” будівництва четвертої лінії метро, яким передбачалося затвердження проєкту до 2020 року, а початок експлуатації — у 2025 році¹⁵¹⁸. На практиці, зараз жодних робіт з будівництва нової лінії не ведеться, і перспективи цього проєкту залишаються неясними.

Відзначимо, що в останні роки розглядалися альтернативи метро на Троєщину — перш за все подовження швидкісного трамвая. Пропонувалися два варіанти: пустити трамвай або Подільським мостом, звідки він зміг би потрапити до центру, або наявними залізничними коліями, скориставшись технологією “tram-train”¹⁵¹⁹ (цю технологію вперше застосували в 1992 році в

¹⁵¹⁴ В Киеве городская электричка снова ходит с опозданием и "обвешанная" людьми // Українські новини. 2019. 19 февраля. URL: <https://ukranews.com/news/614891-v-kieve-gorodskaya-elekrichka-snova-hodit-s-opozdaniem-i-obveshannaya-lyudmi>

¹⁵¹⁵ Александр Попов: “Через 5 лет — Киев без пробок и с четырьмя ветками метро” // Сегодня. Киев, 2013. 24 мая. № 109 (4417). С. 10–11.

¹⁵¹⁶ В Киеве объявлен тендер на строительство метро на Троєщину // Корреспондент.net. 2016. 12 февраля. URL: <https://korrespondent.net/city/kyiv/3628448>

¹⁵¹⁷ Китайцы инвестируют \$2 млрд в строительство метро на Троєщину, — Кубив // sensor.net.ua. 2017. 18 октября. URL: <https://sensor.net.ua/news/459692>

¹⁵¹⁸ Метро на Троєщину: Кличко подписал распоряжение // sud.ua. 2018. 23 октября. URL: <https://sud.ua/ru/news/ukraine/127491-metro-na-troeschinu-klichko-podpisal-rasporyazhenie>

¹⁵¹⁹ Рога и рельсы: какое транспортное решение нужно Троєщине // mind.ua. 2019. 18 февраля. URL: <https://mind.ua/ru/publications/20193830>

німецькому місті Карлсруе). На цей час жодного конкретного рішення з цього приводу немає¹⁵²⁰.

Ще один актуальний транспортний проєкт Києва — подовження третьої лінії метро на північний захід, на Виноградар. Наприкінці 2018 року ухвалили рішення про швидкий початок будівництва нової ділянки лінії з двома станціями, “Мостицька” й “Проспект Правди”, які запланували ввести в дію у 2021 році¹⁵²¹. Однак, згідно з рішенням Київради від 4 квітня 2019 року, передбачається, що на кінець 2019 року рівень будівельної готовності об’єкта становитиме 2,7%¹⁵²²; таким чином, виникають великі сумніви в тому, що заявлений термін буде витримано.

Отже, останні два десятиліття для київського транспорту стали часами “змінних успіхів”. Помітно зросла довжина тролейбусної мережі — але це зростання не було належною мірою забезпечено новим рухомим складом. Поклали край антитрамвайній кампанії й порочній практиці “боротьби з пробками” шляхом розширення проїзних частин вулиць і нехтування громадським транспортом; усвідомили, що задля розв’язання транспортних проблем міста громадський транспорт повинен мати пріоритет над приватним. Однак проблема певної деградації транспорту через пробки залишається актуальною.

Зробили декілька спроб покращити транспортне сполучення з Троєщиною. Прямий автобусний маршрут туди від центру виявився цілком вдалим проєктом, але його провізна здатність недостатня. Міська електричка, у сполученні з відновленим швидкісним трамваем, є ефективнішою з точки зору провізної здатності, але вона не забезпечує всіх необхідних зв’язків і до того ж працює не надто надійно. Перспективи ж побудови на Троєщину метро

¹⁵²⁰ Машкевич С. В. Швидкісний міський транспорт у Києві: історія й проблеми // Дні науки – 2019 : історія : матеріали XIII Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих учених. Київ, 2019. С. 66.

¹⁵²¹ “Уже совсем скоро начнем строить”: когда поедет метро на Виноградарь и что известно о новых станциях // newsona.ua. 2018. 24 декабря. URL: <https://newsona.ua/articles/kyiv/uzhe-sovsem-skoro-nachnem-stroit-kohda-poedet-metro-na-vinogradar-i-cto-izvestno-o-novykh-stantsiyakh.html>

¹⁵²² “Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 13 грудня 1918 року № 416/6467 «Про бюджет міста Києва на 2019 рік»”. URL: <https://kmr.gov.ua/uk/plenary-meetings>

сьогодні залишаються нечіткими. Більше існує шансів на подовження найближчими роками лінії метро на Виноградар.

Висновки до розділу 5

Останній період в історії київського міського транспорту — з 1991 року — почався, як і попередні періоди, зі спроб подолати кризу. Причиною кризи були об'єктивні економічні обставини, які для транспорту погіршилися імпортозалежністю. Водночас попит на транспортні послуги на житлових масивах, що продовжували розвиватись, зростав. Спробували перерозподілити наявний рухомий склад тролейбуса та автобуса на користь маршрутів, що обслуговували масиви. Але повністю вирішити проблему таким чином не вдалося.

Ступінь скорочення об'єму транспортних послуг на початку 1990-х років був не таким високим, як у 1941–1943 і тим більше у 1918–1921 роках, але цього разу він так ніколи й не повернувся на докризовий рівень. Першопричиною цього стало те, що в стислі терміни не вдалося налагодити імпортозаміщення та виробництво власного рухомого складу. При цьому, з одного боку, попит на перевезення жодним чином не зменшувався, з іншого боку, падіння доходів населення та зростання “розкутості” мислення обивателів внаслідок падіння радянського режиму спричинили масове ухилення від сплати за проїзд. Це означало конфлікт між транспортним підприємством і пасажирами. Інший конфлікт, що також мав економічне підґрунтя — між підприємством та його робітниками — вилився у великий транспортний страйк 1993 року.

Ці обставини стимулювали випробування різних моделей тимчасової заміни стандартного міського транспорту. За декілька років одна з таких моделей — маршрутні таксі сучасного зразка — почала функціонувати в постійному режимі. Це означало четверту трансформацію київського міського

транспорту — втрату безальтернативності. Як зазначено вище, друга трансформація, що сталася в 1920–1930-і роки, також явила собою диверсифікацію. Але якщо тоді зберігалася єдина система муніципального транспорту, що розвивалася за (більш-менш) єдиним планом, то тепер маршрутні таксі стали елементом, фактично зовнішнім щодо системи. У сфері транспортних послуг з’явилася конкуренція, причому не завжди чесна. Саме тому четверта трансформація стала негативним явищем: вона призвела не до покращення міського транспорту, а до ускладнення його становища, перш за все через втрату платоспроможних пасажирів.

На цьому тлі в середині 1990-х років у Києві почалось явище, що можна характеризувати як антитрамвайну кампанію. Поштовхом до масштабної ліквідації трамвайних ліній стала катастрофа в Дніпродзержинську в 1996 році. Проте аналіз рішень і дій міської влади дозволяє зробити висновок, що причинами різкого скорочення трамвайного руху стала не тільки турбота про безпеку, а й принципове рішення позбавитися трамвая як такого (хоча й далеко не повсюди).

Знаковою подією в цьому плані стало зняття трамвая з мосту Патона у 2004 році. Тут наявні аналогії з ліквідацією трамвайної лінії Хрещатиком у 1934 році. І та й інша лінії були певною мірою “ключовими”, стрижневими в системі. Обидва рішення ухвалили волонтаристським шляхом, без обговорення. Останнє, на наш погляд, свідчить про те, що пропоненти таких рішень не були впевнені у своїх здібностях переконати опонентів у доцільності зняття трамвая.

Водночас, важливим етапом еволюції київської трамвайної мережі в той самий період стало відкриття другої лінії швидкісного трамвая, на Троєщині. Через украй невідале трасування першої черги ця лінія не набула популярності й згодом була закрита, але потому, завдяки появі нового виду швидкісного транспорту — міської електрички — відновлена. У цілому, останніми роками кампанія з планомірної ліквідації трамвайних ліній припинилася; більш того,

ухвалено відновити трамвайну лінію до Палацу спорту, закриту в 2001 році, хоча практичних кроків у цьому напрямку на сьогоднішній день не зроблено.

Побудова метро в 1990–2000-х роках продовжувалася темпами, що практично не зменшились порівняно з радянським періодом. Цього вдалось досягти, бо будівництво метрополітену вважалось питанням престижу і, відповідно, пріоритетним завданням у галузі міської економіки. В Радянському Союзі успіх київських проектів значною мірою залежав від “політичної волі” Москви; у незалежній Україні будівництво метро в столиці стало справою вищого державного рівня.

Водночас, розвиток метрополітену в цей період характеризується помітним дисбалансом. Процес побудови третьої лінії був менш планомірним і послідовним, ніж перших двох. З’явилися недовантажені станції, що пояснюється бажанням влади зробити “подарунки” мешканцям напередодні чергових виборів, а також “станції-примари”, тобто недобудовані.

Загалом, у 2000-х роках, на відміну від 1970-х, Київ відстав від світових тенденцій у розвитку міського швидкісного транспорту. Останні два десятиліття в цьому плані можна схарактеризувати як часи “змінних успіхів”. Помітно зросла довжина тролейбусної мережі, але це зростання не було належною мірою забезпечено новим рухомим складом. Поклали край антитрамвайній кампанії й порочній практиці “боротьби з пробками” шляхом розширення проїзних частин вулиць і нехтування громадським транспортом; усвідомили, що задля розв’язання транспортних проблем міста громадський транспорт повинен мати пріоритет над приватним. Однак проблема певної деградації транспорту через пробки залишається актуальною. Так само нагальною є проблема нечесної конкуренції з боку маршрутних таксі, що продовжує негативно позначатися на становищі транспортного підприємства “Київпастрас” та, відповідно, на можливостях розвитку транспортної системи.

ВИСНОВКИ

Громадський транспорт є одним із найважливіших елементів інфраструктури сучасного міста, що забезпечує мобільність його мешканців, сприяючи таким чином розвитку міської економіки. Зародження громадського транспорту в будь-якому місті є ознакою початку якісно нового етапу в історії самого міста. Транспорт також є специфічним соціальним простором, де відбувається взаємодія, співробітництво й конфлікти між різними учасниками історичного процесу (місто, транспортне підприємство, пасажери). Отже, дисертація присвячена актуальній темі — історії становлення та функціонування київського міського транспорту з кінця XIX століття до нашого часу.

У рамках цієї теми постає значна кількість різноманітних проблем, як фактологічного, так і концептуального характеру. Фактичні дані, що мають бути зібрані та узагальнені, стосуються еволюції транспортної системи в цілому та основних її компонентів — підприємств, маршрутів, рухомого складу. На цій основі слід визначити, які (кількісні та якісні) зміни відбувалися в транспортній системі в різні історичні періоди; які завдання стояли перед системою та як їх було (або не було) розв'язано; як система реагувала на виклики, насамперед у кризові періоди, та як виходила з криз; який саме характер мав новий соціальний простір, конфлікти в ньому, та як ці конфлікти вирішувалися.

У даній роботі вперше здійснено комплексне, системне дослідження історії київського міського транспорту як у фактологічному, так і в концептуальному аспекті.

Розв'язано основні завдання дисертаційного дослідження:

1) Здійснений історіографічний аналіз демонструє, що комплексного наукового дослідження історії київського міського транспорту на цей момент

не існує. У наявних публікаціях, здебільшого науково-популярного, а подекуди публіцистичного характеру, відображено окремі факти та дати, що стосуються історії київського транспорту — але в них нерідко зустрічаються фактологічні помилки. Концептуальні питання, що стосуються еволюції транспорту як системи, її трансформацій, зворотних зв'язків, функціонування транспорту як публічного простору, особливостей взаємовідносин між учасниками історичного процесу, у випадку Києва не тільки не розглянуто, але здебільшого навіть не поставлено.

Водночас наявна джерельна база є цілком репрезентативною та дозволяє накопичити достатньо інформації, аби розв'язати поставлені завдання. Два основних типи джерел, релевантних для цього дослідження — архівні джерела та публікації в періодичній пресі. Корпус архівних джерел характеризується значним розмаїттям. Періодична преса є винятково цінною для наших цілей, бо містить погляд на події з точки зору пасажера, що вдало доповнює офіційну інформацію та дозволяє розкрити соціальні аспекти функціонування транспорту. Окрім того, через наявну лауну в корпусі архівних джерел більшість дат, що стосуються періоду до 1918 року, збереглися лише в пресі; отже, преса і з цієї точки зору доповнює архівні матеріали. Мемуарні джерела є вторинними для нашого дослідження, але містять певний об'єм унікальної інформації.

Це дослідження потребувало застосування як загально-історичних методів (хронологічно-проблемного та проблемно-хронологічного підходу, системного аналізу, компаративного методу тощо), біографічного методу, так і міждисциплінарного підходу й методів точних наук — зокрема математичних. Великий об'єм фактичної інформації в періодичній пресі потребував розробити ефективні методи виявлення, зберігання та обробки цієї інформації: суцільний пошук по всьому періоду та точковий пошук по діапазонах дат, де очікується більша густина релевантної інформації; методи історичної

інформатики (індексування та пошук за ключовими словами, створення бази даних); робота з Інтернет-джерелами.

2) Комплексно проаналізовано передумови появи та шляхи реалізації перших проєктів міського транспорту. Показано, що в Києві наявно було сполучення загальних, об'єктивних факторів, що стимулюють появу міського транспорту (зріст чисельності та густини населення, розвиток міської економіки, поява транспортних коридорів, транспортне сполучення якими обіцяло прибутки майбутнім підприємцям), та місцевого фактору (вимоги міської думи пов'язати побудову конки зі спорудженням каналізації під Хрещатиком — проєктом, що був безумовно важливим для міста, але не привабливим для підприємців). Саме цим пояснюється те, що між виникненням ідеї побудови конки та втіленням цієї ідеї минуло майже двадцять років. На етапі втілення, у другій половині 1880-х років, дався взнаки ще один суб'єктивний фактор, цього разу позитивний: те, що одним із претендентів на побудову конки (а невдовзі — електричного трамвая) став інженер Аманд Струве, який був добре відомий у місті завдяки попереднім проєктам, що він їх успішно втілював. Репутація та ентузіазм Струве стали важливим фактором, що сприяв успішній реалізації проєкту рейкового міського транспорту в Києві.

3) Досліджено особливості функціонування київського трамвая як приватного підприємства. Товариство Київської міської залізниці — приватне акціонерне підприємство — експлуатувало київський трамвай до 1918 року. Той факт, що трамвайна система була в приватній власності, був, з одного боку, вигідним для міста: не витративши гроші з бюджету, місто отримало транспорт, що функціонував, і навіть певні грошові дивіденди (відсотки з прибутку підприємства). З іншого боку, це означало втрачений прибуток: якщо б трамвай був у муніципальній власності, місто отримувало б більше.

З появою трамвайної системи утворився своєрідний “трикутник”: місто — трамвайне підприємство (Товариство КМЗ) — пасажери. Взаємодія між

цими трьома учасниками історичного процесу мала характер як співпраці, так і конфліктів. Інтереси учасників у деяких випадках співпадали, але деколи були прямо протилежними. Конфлікти між Товариством і містом мали здебільшого організаційно-фінансовий характер; у випадку з пасажирями додавалися побутові чинники. Взаємини між Товариством і містом особливо загострилися, коли місто вирішило викупити підприємство. Поставивши за мету зменшити прибуток підприємства і, як наслідок, викупну ціну, міська управа організувала автобусні лінії, що дублювали трамвайні; бажаної мети це, однак, не досягло.

Важливим наслідком того, що приватне транспортне підприємство було прибутковим, стала поява охочих організувати інші, незалежні трамвайні підприємства. Це призвело до появи чотирьох трамвайних систем, що обслуговували передмістя Києва. У нашому дослідженні здійснено компаративний аналіз роботи цих незалежних трамвайних підприємств.

4) Поява міського транспорту означала для киян, перш за все, нові можливості в плані мобільності. Відтепер вони могли жити в більш віддалених, дешевших районах, не витрачаючи зайвого часу на поїздки на роботу. Таким чином, мешканці околиць були активно включені в міське життя. Міський транспорт став новим соціальним простором, що був публічним і водночас комерційним. Публічність зумовлювала нові форми взаємодії між самими пасажирями та нові потенційні конфлікти. Комерційний характер послуги стимулював розвиток (отримані від пасажирів гроші йшли не тільки на збагачення акціонерів, але й на будівництво нових ліній), але водночас був джерелом конфліктів.

Разом із тим, транспорт став джерелом проблем для пасажирів та учасників вуличного руху — перш за все йдеться про аварії й катастрофи. Характер цих проблем змінювався з часом: по-перше, технічний прогрес допомагав зменшити число катастроф (хоча останнім часом, із погіршенням стану рухомого складу, ця проблема знов стала актуальною); по-друге, на

початковому етапі розвитку транспортної системи учасники руху ще не звикли до особливостей трамвая як виду транспорту, що призводило до відносно частих наїздів на пішоходів, зіткнень з візниками тощо.

5) В еволюції київської транспортної системи виокремлено чотири якісних зміни, або трансформації, що по суті стали межами етапів цієї еволюції.

Перша трансформація (1918 р.) — муніципалізація;

друга трансформація (1920–1930-і рр.) — диверсифікація;

третья трансформація (1960 р.) — поява метро;

четверта трансформація (1990-і рр.) — поява альтернативи.

У проміжках часу між цими трансформаціями еволюція транспорту мала здебільшого планомірний характер, хоча переривалася кризами, пов'язаними здебільшого з зовнішніми обставинами (революція, нацистська окупація, економічна криза початку 1990-х років).

б) Вивчено, як транспортна система переживала кризові часи.

Найглибша криза київського транспорту припала на період 1918–1921 років і була викликана загальною економічною кризою, соціальним розладом, частими змінами влади. Наприкінці згаданого періоду трамвайний рух у місті практично припинився. Серед іншого, ця криза продемонструвала різну стійкість окремих трамвайних підприємств до пертурбацій. Більш стійкими виявились ті підприємства, що працювали в більш перспективних транспортних коридорах.

Друга криза припала на період нацистської окупації 1941–1943 років і, отже, була цілком обумовлена зовнішніми обставинами. Окрім скрутної економічної ситуації, на становище міського транспорту в цей період негативно впливало ставлення окупаційної влади до місцевого населення як до “людей другого ґатунку” і, відповідно, нехтування їх повсякденними потребами.

Третя криза стала безпосереднім наслідком скрутної економічної ситуації початку 1990-х років, що була викликана падінням радянського ладу. Унікальною особливістю цієї кризи стало те, що спроби її подолання безпосередньо призвели до четвертої трансформації — появи спочатку ерзац-транспорту, потім маршрутних таксі сучасного типу, тобто втрати міським транспортом безальтернативності. Ефект від цієї трансформації був негативним і призвів до того, що транспорт більше ніколи не досяг докризового рівня — при тому, що ступінь падіння цього разу був не таким значним, як у 1941–1943 й тим більше в 1918–1921 роках.

7) Проаналізовано процеси розвитку міського транспорту в період інтенсивної урбанізації, коли перед транспортною системою постали нові завдання, насамперед забезпечення транспортним зв'язком нових житлових масивів. Показано, що сценарії розбудови транспортного сполучення з масивами були дуже різними. У тих випадках, коли масиви, через свій розмір не потребували метрополітену, наземний транспорт до них підводився в цілому вчасно. Коли ж у метрополітені була необхідність, його в деяких випадках збудували вчасно або навіть з випередженням, у деяких — із запізненням, у деяких — не збудували взагалі.

8) Схарактеризовано сучасний стан київської транспортної системи. Показано, що в 1960–1970-х роках Київ був на рівні світових тенденцій розвитку міського транспорту — про це свідчить, зокрема, те, що лінія швидкісного трамвая тут стала однією з перших у світі. Починаючи з 1990-х років, Київ помітно відстав від світового рівня. Різко впали кількісні показники, а до стандартного транспорту “долучились” маршрутні таксі сучасного зразка, аналогів яким у Західній Європі та Північній Америці практично немає. Істотною ознакою відставання стала антитрамвайна кампанія — тенденція, через яку Захід пройшов у 1950–1970-і роки, після чого визнав її хибність. У другій половині 2000-х років цю кампанію було (майже) згорнуто; намітилися позитивні тенденції в розвитку швидкісного транспорту.

Будівництво метрополітену в 1990–2010-і роки відбувалося майже з такою самою інтенсивністю, що й у радянський період. Те, що метрополітен подолав економічні негаразди набагато вдаліше за наземний транспорт, пояснюється підвищенням пріоритету його розвитку, порівняно з радянськими часами. Однак після 2013 року будівництво метрополітену в Києві припинилось аж до 2019 року.

Наше дослідження історії київського міського транспорту, безумовно, не є повним. Ми не мали за ціль досягти “енциклопедичного” рівня, тобто подати вичерпну інформацію про всі лінії, маршрути, повні дані про рухомий склад тощо. Окрім того, фокус цього дослідження — історія з точки зору пасажера (містянина). Тому здебільшого поза нашою увагою залишилися особливості структури підприємства в радянський період та за часів незалежної України, тобто погляд “із середини”. Зокрема, ми дуже поверхово торкнулися такого аспекту, як умови праці робітників транспорту та їхні проблеми в різні часи.

Іншим потенційно цікавим напрямком є докладніше дослідження персоналій, що відіграли помітну роль у розвитку київського транспорту, висвітлення питання про те, як їх дії впливали на систему. З очевидних причин це більшою мірою стосується дореволюційного періоду; найяскравішими персонами в цьому аспекті є Аманд Струве та Давид Марголін.

Зрештою, це дослідження є здебільшого “києвоцентричним”. Хоча там, де це мало сенс, ми ставили київський досвід у порівняльний контекст (перш за все оцінюючи рівень та тенденції розвитку київського швидкісного транспорту в порівнянні зі світовими), але є багато аспектів — як у дореволюційний, так і в радянський, і в український періоди — де питання на кшталт “що в транспорті в Києві було чи є краще, а що гірше, ніж в інших схожих містах?” являють безумовний науковий інтерес. До окреслених вище питань плануємо звернутись у майбутніх дослідженнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

ДЖЕРЕЛА

АРХІВНІ МАТЕРІАЛИ

Державний архів міста Києва (ДАК)

Фонд 16. Київський університет Св. Володимира

Опис 444

1. Спр. 143. О Караваевской линии Киевского Городского Трамвая. Май – октябрь 1909 г. 13 арк.

Фонд 17. Київська міська дума

Опис 2

2. Спр. 1455а. По предписанию начальника Киевской губернии о дозволении отставному майору Мартынову завести в Киеве омнибусы для пассажиров внутри города. 3 февраля – 31 декабря 1849 г. 4 арк.

Фонд 18. Київський політехнічний інститут

Опис 1

3. Спр. 1681. Переписка с Киевским военным округом, Киевским городским головой и другими учреждениями об упорядочении трамвайного движения по Политехнической линии. 14 января – 23 сентября 1916 г. 47 арк.

Фонд 112. Київський Володимирський кадетський корпус

Опис 1

4. Спр. 1643. О продаже и передаче в другие руки Кадетской роши и проводке к корпусу трамвая. 14 января – 27 сентября 1909 г. 92 арк.

5. Спр. 1869. О продаже и передаче в другие руки Кадетской роши и проводке к корпусу трамвая. 21 февраля – 20 декабря 1915 г. 85 арк.

Опис 2

6. Спр. 73. Журнал хозяйственного комитета Владимирского Киевского кадетского корпуса за 1908 г. [Январь – декабрь 1908 г.] 177 арк.

Фонд 149. Київське електричне товариство**Опис 1**

7. Спр. 1. Проект электрического двигателя системы “Спраг”. 18 февраля 1891 г. 19 арк.

Фонд 163. Київська міська управа**Опис 6**

8. Спр. 23. Постановление думы и прошение дворянки Заики Ю. К. об устройстве конно-линейного сообщения между Киевом и Святошино. 9 января – 22 мая 1898 г. 2 арк.

9. Спр. 94. Постановление Присутствия, протокол заседания юридической компании и переписка с правлением Общества Киевской Городской железной дороги о наложении штрафов на общество Киевской железной дороги в связи с нарушением правил функционирования трамвая. 11 ноября 1904 г. – 13 марта 1908 г. 67 арк.

10. Спр. 104. Постановления присутствия, акты и другие материалы об обследовании состояния городской железной дороги и уплате штрафов за нарушение правил функционирования трамвая. 11 января – 20 марта 1906 г. 26 арк.

Опис 7

11. Спр. 672. По прошению купца первой гильдии Меера Левина об устройстве им омнибусов для перевозки между Александровской и Крещатицкой площадями. 31 января 1878 г. – 16 ноября 1880 г. 17 арк.

12. Спр. 776. Проект обязательных правил для содержателей омнибусов. 7 апреля 1880 г. 3 арк.

13. Спр. 843. Дело о выдаче разрешения титулярному советнику Иванову на устройство линейки для перевозки пассажиров Печерска на Крещатик. 4 декабря 1882 г. – 3 июня 1888 г. 4 арк.
14. Спр. 1006. Проект условий на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог в г. Киеве в 1885 г. 170 арк.
15. Спр. 1120. Дело о разрешении купцу Хлебову устройства линеек для перевозка на дачу “Стрелка”. 17 – 28 июня 1888 г. 6 арк.
16. Спр. 1562. По проложению линии городской железной дороги в дачный поселок “Пуца-Водица”. 11 октября 1899 г. – 21 июля 1911 г. 245 арк.
17. Спр. 2028. Годовые отчеты ломбарда, газового завода, водопровода, скотобойни, обзор деятельности городских предприятий за 1918 г. [Январь 1919] – 24 октября 1919 г. 88 арк.
18. Спр. 2030. Смета доходов и приходов [sic] на 1919 год. 2 декабря 1918 г. – [11 июля 1919 г.] 105 арк.

Опис 8

19. Спр. 104. Журналы заседаний присутствия управы за сентябрь – ноябрь 1919 г. [31 августа (13 сентября) – 21 ноября 1919 г.] 25 арк.

Опис 15

20. Спр. 1. О выпуске Обществом Киевской Городской железной дороги новых акций. 26 сентября 1906 г. – 16 февраля 1910 г. 46 арк.

Опис 41

21. Спр. 4998. Пояснительная записка к проекту электрического двигателя Киево-Святошинского трамвая 19 сентября 1895 года. [19 сентября 1895 г.] 11 арк.
22. Спр. 6111. Дело о прокладке второй трамвайной линии в Пуца-Водицу. 22 октября 1906 г. – 2 июня 1909 г. 98 арк.
23. Спр. 6407. Циркуляры, распоряжения и инструкции городского головы (есть списки личного состава). [1918 – 1919 г.] 230 арк.

Опис 44

24. Спр. 29. О проведении Южно-Днепровской железной дороги. 1909 г. – [1910 г.] 10 арк.

25. Спр. 30. Переписка с правлением общества Киевской городской ж. д.[,] отношение главного управления по делам местного хозяйства Киевско-Подольскому и Волынскому генерал-губернатору и другие материалы о переустройстве В. Владимирской улицы у Софиевского собора, о перестройке Конно-железной дороги от Александровской улицы до м. Бровары и по другим вопросам упорядочения улиц города. 15 декабря 1909 г. – 21 декабря 1910 г. 180 арк.

26. Спр. 81. Об исправлении мостовой в пределах путей трамвая. 20 февраля – 22 августа 1912 г. 19 арк.

27. Спр. 104. Переписка с обществом Киевской городской ж-д. о замощении улиц между трамвайными линиями. 1 – 13 марта 1913 г. 7 арк.

28. Спр. 135. Распоряжения городского головы за декабрь 1917 г. – декабрь 1918 г. 27 декабря 1917 г. – 30 декабря 1918 г. 71 арк.

Опис 48

29. Спр. 67. Доклад, докладные записки, сведения, переписка с дирекцией городской железной дороги и другие материалы о состоянии ремонта и порядке эксплуатации трамвайной линии от Триумфальных ворот к Артиллерийскому училищу и к Чоколовскому поселку. 6 апреля – 12 сентября 1919 г. 25 арк.

Опис 49

30. Спр. 4. Постановления управы, ведомости и другие материалы о переходе в собственность города трамвайной сети общества городской ж. д. 31 декабря 1914 г. – 30 ноября 1915 г. 76 арк.

31. Спр. 16. Переписка со штабом киевского военного округа, управлением военных сообщений Юго-Западного фронта, ведомости, сметы и другие материалы о перестройке работы трамвайной сети в связи с войной,

строительстве подъездных путей к лазаретам и по другим вопросам. 26 февраля – 17 ноября 1915 г. 184 арк.

32. Спр. 22. Постановления думы, сметы, договор и другие материалы о постройке трамвайной линии ко II-му артиллерийскому и II-му военному училищу. 15 мая 1915 г. – 19 декабря 1917 г. 94 арк.

33. Спр. 25. Отчеты, доклад бюро и другие материалы о переходе в собственность города и эксплуатации за сентябрь-декабрь 1915 трамвайной линии Кадетский корпус – Брест Литовское шоссе. 1 сентября 1915 г. – 1 февраля 1917 г. 81 арк.

34. Спр. 28. Сведения, переписка с обществом городской железной дороги и другие материалы о количестве вагонов, находящихся в эксплуатации, улучшения ремонта вагонов и по другим вопросам. 15 января – 24 апреля 1915. 198 арк.

35. Спр. 31. Смета, докладная записка городского головы и др. материалы об устройстве трамвайной линии от клинического городка до Байкового оврага. 4 мая 1915 г. – 19 декабря 1916 г. 63 арк.

36. Спр. 32. Сметы, планы, переписка со штабом Киевского военного округа и другими учреждениями о постройке и эксплуатации трамвайной линии и подъездных путей из Витты Литовской в г. Киев. Списки лиц, работавших на постройке трамвайного пути из Витты Литовской. 17 сентября 1915 г. – 18 ноября 1916 г. 411 арк.

37. Спр. 34. Смета, протокол заседания комиссии, доклады и др. материалы о состоянии и переходе в собственность города трамвайной сети на Демиевке. 24 октября 1915 г. – 5 июня 1916 г. 24 арк.

38. Спр. 35. Отчет об эксплуатации трамвайной кадетской линии за 1916 год и материалы к отчету. 7 января 1916 г. – 12 апреля 1917 г. 159 арк.

39. Спр. 38. Ведомости на выплату жалования служащим Бюро за 1916 г. Отношение губернской земской управы о строительстве электро-трамвайной линии Киев – Белая Церковь. Доклад бюро об отказе от предложения

Российско-Американской торговой палаты о строительстве метрополитена. Январь – декабрь 1916 г. 179 арк.

Опис 54

40. Спр. 13. Дело об устройстве трамвайной линии от Кадетского шоссе до Бибиковского бульвара. 26 июня 1908 г. – 10 сентября 1908 г. 12 арк.

41. Спр. 16. Переписка с представителем акционерного общества Марголиным о рассмотрении предложений акционеров об уплате городу за отказ от права выкупа трамвая. 25 января 1908 г. – 7 ноября 1909 г. 23 арк.

42. Спр. 20. Отчет правления Общества Киевской Городской Железной Дороги за 1909 год. [1910 г.] 38 арк.

43. Спр. 46. Дело о прокладке трамвайной линии на территории сельскохозяйственной выставки. 26 мая – 13 октября 1910 г. 26 арк.

44. Спр. 65. Переписка с Обществом городской ж-д о мерах улучшения трамвайного движения, борьбе с нарушениями правил работниками трамвая и по другим вопросам. 3 января 1911 г. – 15 февраля 1912 г. 150 арк.

45. Спр. 66. Переписка о мерах улучшения трамвайного движения на дачной линии в Пуще-Водице и борьбе с нарушениями правил движения работниками трамваев. 19 марта 1911 г – 15 марта 1912 г. 32 арк.

46. Спр. 110. Отчет правления Общества Киевской Городской железной дороги за 1912 год. [1913 г.] 42 арк.

47. Спр. 112. По вопросу о предложении правления Святошинской электрической железной дороги устроить трамвай на выставочной территории 1913 г. 10 октября 1912 г. 10 арк.

48. Спр. 116. Описи движимого и не движимого имущества общества городской ж. д. [8 декабря 1912 г.] 120 арк.

49. Спр. 155. Постановление думы, договор с фирмой Бенц-Гаггенау, доклады и другие материалы о порядке эксплуатации автобусного сообщения в городе. 17 мая – 1 июля 1913 г. 204 арк.

50. Спр. 157. Отчет правления Общества Киевской Городской железной дороги за 1913 год. [1914 г.] 40 арк.
51. Спр. 158. Отчеты, сведения и другие материалы об эксплуатации автобусов в городе. 21 июня – 5 сентября 1913 г. 268 арк.
52. Спр. 159. Отчеты и сведения о поступлении денег за эксплуатацию автобусов в городе за сентябрь-декабрь 1913 г. [Сентябрь – декабрь 1913 г.] 488 арк.
53. Спр. 161. Дело о подготовке к выкупу городом трамвайного предприятия. 28 января 1913 г. – 20 октября 1914 г. 306 арк.
54. Спр. 162. Дело об организации автобусного сообщения в городе. 19 января – 11 апреля 1913 г. 268 арк.
55. Спр. 163. Об отклонении предложения купца Циприса о предоставлении ему концессии на автобусное движение в городе Киеве. 29 апреля – 21 мая 1913 г. 6 арк.
56. Спр. 187. Переписка с Обществом городской железной дороги о ремонте путей, мерах безопасности населения при трамвайном движении и по другим вопросам. 14 января 1914 г. – 23 февраля 1915 г. 188 арк.
57. Спр. 285. Отчет о деятельности Правления Общества городской железной дороги за 1915 год. [1915 – 1916] г. 39 арк.
58. Спр. 288. Дело о передаче в собственность городу трамвайной линии, проложенной к Кадетскому корпусу и о продолжении к артиллерийскому училищу. 8 июля 1915 г. – 1 февраля 1917 г. 89 арк.
59. Спр. 289. Дело о постройке узкоколейной дороги Вита-Литовская – Киев. 9 ноября 1915 г. – 19 апреля 1918 г. 175 арк.
60. Спр. 340. Доклад городского головы, протокол заседания трамвайной комиссии и другие материалы о мерах борьбы с нарушениями трамвайного движения, о предложении Российско-Американской торговой палаты на устройство в г. Киеве метрополитена и по другим вопросам. 3 февраля 1916 г. – 25 февраля 1917 г. 369 арк.

61. Спр. 344. Отчеты об эксплуатации кадетской трамвайной линии за 1916 г. [Январь – декабрь 1916 г.] 85 арк.
62. Спр. 345. Доклады, ведомости и другие материалы об оборудовании и эксплуатации узкоколейной ж-д “Витта-Литовская – Киев”, списки военнопленных, работающих на постройке трамвайной линии от Кадетского корпуса до военного училища, и по другим вопросам. 7 марта 1916 г. – 11 января 1917 г. 353 арк.
63. Спр. 379. Дело по иску управы к обществу Киевской городской жд о выкупе трамвайного предприятия. 19 апреля 1917 г. – 5 февраля 1919 г. 158 арк.
64. Спр. 404. Доклады, сведения и другие материалы об открытии узкоколейной ж-д “Витта-Литовская”. 23 мая – 29 декабря 1918 г. 61 арк.
65. Спр. 405. Общее дело по городской Железной дороге за 1918 год. [Декабрь 1917 г. – ноябрь 1918 г.] 224 арк.
66. Спр. 406. Доклады и другие материалы об эксплуатации городской Артиллерийской Трамвайной линии (есть ведомости на выплату жалованья служащим этой линии за 1918 г.). 9 января 1918 г. – 17 мая 1919 г. 215 арк.
67. Спр. 457. Дело о возобновлении движения узкоколейной ж-д Киев – Витта-Литовская и Киев – Лютеж (есть список личного состава узкоколейных ж-д). 15 мая – 1 октября 1920 г. – 33 арк.
68. Спр. 463. Дело о работе Демиевского трамвая в 1919 г. 31 января 1919 г. – 10 января 1920 г. 197 арк.
69. Спр. 464. Сведения о работе Городского Трамвая в 1919 г. [19 июня – 22 декабря 1919 г.] 64 арк.
70. Спр. 465. Дело об организации комиссии и подготовительной работе по выкупу трамвая от Киевского трамвайного общества. 17 октября – 11 ноября 1919 г. 24 арк.
71. Спр. 466. Дело по эксплуатации городской железной дороги – “Витта-Литовская”. 11 января – 30 декабря 1919 г. 505 арк.

Опис 58

72. Спр. 332. Переписка с Правлением общества Киевской городской железной дороги о прокладке трамвайной линии по ул. Нижне-Владимирской, Жилианской и Святополк-Михайловскому переулку и другим вопросам. 7 марта – 28 декабря 1905 г. 78 арк.

Фонд 209. Правління Товариства Київської міської залізниці**Опис 1**

73. Спр. 9. Штрафной журнал кондукторов парка имени Домбаля. [1896 – 1920 г.] 290 арк.

74. Спр. 25. Приказы правления ОКГЖД. 1 января – 31 декабря 1918 г. 274 арк.

75. Спр. 26. Приказы правления ОКГЖД. Служба движения. [2 августа 1918 г. – 23/10 декабря 1919 г.] 477 арк.

76. Спр. 37. Сведения о порче вагонов январь 1918. [Январь – ноябрь 1918 г.] 194 арк.

77. Спр. 39. Общее дело Учреждений города Киева, отделов и парков К. Г. Ж. Д. 1 января – [ноябрь] 1919 г. 735 арк.

Опис 2

78. Спр. 1. Протоколы заседаний правления и доклад правления общему собранию акционеров. [31 декабря 1915 г. – 13 ноября 1916 г.] 21 арк.

Фонд 292. Канцелярія комісара Тимчасового уряду у м. Києві**Опис 1**

79. Спр. 13. Переписка с правлением общества Киевского городского трамвая о наведении порядка в трамвайной езде и по урегулированию контрактов с работниками трамвая. 29 июля – 23 октября 1917 г. 25 арк.

Фонд Р-1. Київська міська рада депутатів та виконавчий орган Київської міської ради депутатів (Київська міська державна адміністрація)

Опис 1

80. Спр. 37. Протоколи засідань комісії по обслідуванню комунальних підприємств та матеріали до протоколів. 20 червня – 18 грудня 1923 р. 78 арк.
81. Спр. 112. Протоколи засідань будівельно-благоустрійної комісії. Список членів секції. 19 грудня 1924 – 20 лютого 1926 р. 91 арк.
82. Спр. 1509. Господарський план комунального трамваю на 1929–1930 рр. та листування з Окркомгоспом про налагодження трамвайного руху. 25 січня – [25 жовтня] 1929 р. 206 арк.
83. Спр. 2233. Постанови Президії Міськплану, протоколи засідань комунальної групи Міськплану та інші матеріали про роботу трамвайного заводу, затвердження графіку проведення капітальних робіт комунального господарства на 2-ге півріччя 1933 та з інших питань роботи секції. 31 грудня 1930 р. – 13 липня 1933 р. 98 арк.
84. Спр. 2475. Постанова президії від 28 червня 1931 про надання допомоги трамвайному тресту підприємствами та організаціями м. Києва. 28 червня 1931 р. 6 арк.
85. Спр. 4941. Статут трамвайного тресту. Доповідна записка Міськомгоспу про використання земельних ділянок під посів с/г культур. Листування з земельною управою про відведення земельних ділянок заводу термосів в зв'язку з реконструкцією заводу. 23 лютого – 8 грудня 1932 р. 13 арк.
86. Спр. 6240. Окремі постанови Президії за липень – серпень 1934 р. 25 липня – 8 серпня 1934 р. 106 арк.
87. Спр. 8690. Постанови та протоколи засідань Президії за квітень – жовтень 1936 р. 20 квітня – 4 жовтня 1936 г. 84 арк.
88. Спр. 10351. Доповідна записка, акти та інші матеріали про стан роботи міського трамваю. 10 червня – 26 грудня 1937 р. 30 арк.

89. Спр. 10353. Листування з Трамвайним трестом, Міськкомгоспом та іншими установами про стан роботи міського трамваю, постачання міста овочами та з інших питань. 19 січня – 17 листопада 1937 р. 118 арк.

90. Спр. 10734. Стенограма засідання Президії про роботу трамвайного тресту. 19 березня 1938 р. 19 арк.

91. Спр. 10829. Окремі постанови Президії за травень, грудень 1938 та 1939р. і матеріали до постанов. 18 травня 1938 р. – 29 листопада 1939 р. 172 арк.

Опис 4

92. Спр. 248. Решення исполкома КГС депутатів трудящихся с № 192–233. 31 января – 5 февраля 1948 г. 310 арк.

93. Спр. 268. Решення исполкома КГС депутатів трудящихся с № 900–936. 29 апреля – 8 мая 1948 г. 194 арк.

94. Спр. 287. Решення исполкома КГС депутатів трудящихся с № 1827–1860. 16 августа – 17 августа 1948 г. 80 арк.

95. Спр. 302. Решення исполкома КГС депутатів трудящихся с № 2495–2559а. 16 октября – 19 октября 1948 г. 261 арк.

96. Спр. 389. Решення исполкома КГС депутатів трудящихся с № 160–192. 27 января – 3 февраля 1950 г. 318 арк.

Опис 8

97. Спр. 2191. Протокол № 8 і стенограмма засідання виконкому. Рішення № № 391–432 та документи до них. [Квітень – травень 1980 р.] 321 арк.

Фонд Р-6. Головне архітектурно-планувальне управління виконавчого комітету Київської міської ради народних депутатів та його профспілковий комітет

Опис 3

98. Спр. 4167. Проектное задание на сооружение трамвайной линии по ул. Васильковской за 1966 год. [Декабрь 1965 г.] 86 арк.

Фонд Р-10. Трамвайно-тролейбусне управління виконавчого комітету Київської ради народних депутатів та його профспілковий комітет

Опис 1

99. Спр. 1. Приказы и распоряжения по ТТУ за 1943 год. 7 ноября – 31 декабря 1943 г. 40 арк.
100. Спр. 2. Отчеты по восстановлению хозяйства Киевского трамвайного управления. 7 ноября – 31 декабря 1943 г. 54 арк.
101. Спр. 3. Секретариат. Приказы по ТТУ за 1944 год. 1 января – 31 декабря 1944 г. 223 арк.
102. Спр. 8. Приказы по ТТУ за 1945 г. 1 января – 31 декабря 1945 г. 274 арк.
103. Спр. 12. Конъюнктурные обзоры, доклады и справки о работе ТТУ за 1945 год. 1 января – 31 декабря 1945 г. 109 арк.
104. Спр. 16. План на 1946 год. 1 января – 31 декабря 1946 г. 117 арк.
105. Спр. 17. Доклады и пояснительные записки о работе Управления. 1 января – 31 декабря 1946 г. 93 арк.
106. Спр. 18. Решения Горисполкома, относящиеся к деятельности Управления. 1 января – 31 декабря 1947 г. 220 арк.
107. Спр. 20. Приказы по Управлению. 1 января – 31 декабря 1947 г. 360 арк.
108. Спр. 25. Разные справки, доклады, конъюнктурные обзоры и проч. Ноябрь 1947 – 31 декабря 1949 г. 423 арк.
109. Спр. 26. Решения и постановления городского Совета. 30 марта – 30 декабря 1948 г. 126 арк.
110. Спр. 28. Приказы № 1–254 по Управлению, т. I. 2 января – 31 августа 1948 г. 280 арк.
111. Спр. 29. Приказы № 259–407 по Управлению, т. II. 3 сентября – 31 декабря 1948 г. 179 арк.
112. Спр. 40. Годовой отчет о финансово-хозяйственной деятельности Управления за 1948 год. [Январь 1949 г.] 197 арк.

113. Спр. 55. Решения Городского Совета депутатов трудящихся. 28 января – 17 декабря 1949 г. 143 арк.
114. Спр. 57. Приказы № 1–223 по Управлению, т. I. 3 января – 30 июня 1949 г. 248 арк.
115. Спр. 85. Решения Городского Совета депутатов трудящихся. 12 января – 29 декабря 1950 г. 148 арк.
116. Спр. 87. Приказы № 2–208 по Управлению. 2 января – 30 декабря 1950 г. 290 арк.
117. Спр. 88. Распоряжения № 1–161 по Управлению. 2 января – 30 декабря 1950 г. 170 арк.
118. Спр. 93. Справки о выполнении 5-летнего плана за 1946–50 гг., доклады и справки о работе Трамвайно-троллейбусного управления. [Январь 1951 г.] 199 арк.
119. Спр. 113. Решения Городского Совета депутатов трудящихся. 9 января – 31 декабря 1951 г. 377 арк.
120. Спр. 118. Переписка с Городским Советом депутатов трудящихся о работе Трамвайно-троллейбусного управления. 10 января – 26 сентября 1951 г. 79 арк.
121. Спр. 119. Годовой отчет о работе трамвая и троллейбуса за 1951 год. [Январь 1952 г.] 90 арк.
122. Спр. 123. Доклады, конъюнктурные обзоры и переписка по выполнению плана за 1951 год. [15 января – 25 декабря 1951 г.] 386 арк.
123. Спр. 212. Решения и распоряжения Горсовета депутатов трудящихся. 5 января – 31 декабря 1954 г. 175 арк.
124. Спр. 214. Приказы № 1–196 по Управлению. 12 января – 31 декабря 1954 г. 266 арк.
125. Спр. 247. Приказы № 1–150 по Управлению. 11 января – 31 декабря 1955 г. 215 арк.
126. Спр. 276. Решения и распоряжения Городского Совета депутатов трудящихся. 19 января – 30 декабря 1956 г. 180 арк.

127. Спр. 278. Приказы № 1–127 по Управлению. 5 января – 31 декабря 1956 г. 179 арк.
128. Спр. 279. Распоряжения № 1–235 по Управлению. 3 января – 28 декабря 1956 г. 243 арк.
129. Спр. 309. Приказы № 1–137 по Управлению. 4 января – 31 декабря 1957 г. 194 арк.
130. Спр. 310. Распоряжения № 1–263 по Управлению. 9 января – 31 декабря 1957 г. 266 арк.
131. Спр. 341. Приказы № 1–143 по Управлению. 8 января – 31 декабря 1958 г. 190 арк.
132. Спр. 342. Распоряжения № 1–169 по Управлению, т. 1. 2 января – 25 июля 1958 г. 187 арк.
133. Спр. 375. Приказы № 1–148 по Управлению. 9 января – 31 декабря 1959 г. 201 арк.
134. Спр. 376. Распоряжения № 1–232 по Управлению. 6 января – 31 декабря 1959 г. 242 арк.
135. Спр. 410. Приказы № 1–195 по Управлению. 9 января – 30 декабря 1960 г. 247 арк.
136. Спр. 448. Приказы № 1–231 по Управлению. 3 января – 30 декабря 1961 г. 331 арк.
137. Спр. 456. Доклад начальника Управления по итогам работы за 1960 г. и мероприятия по улучшению работы трамвая и троллейбуса в 1961 г. и справка о трамвайно-троллейбусных перевозках по трассе Печерск–Подол и др. [Январь – декабрь 1961 г.] 517 арк.
138. Спр. 483. Постановления бюро Киевского городского комитета КП Украины, решения и распоряжения Киевского горисполкома. 2 января – 25 декабря 1962 г. 228 арк.

139. Спр. 518. Постановления бюро Киевского промышленного обкома КП Украины и решения Киевского горисполкома. 15 января – 27 декабря 1963 г. 295 арк.
140. Спр. 639. Приказы №№ 131–268 Начальника Управления по основной деятельности за 1967 год, т. II. 3 июля – 29 декабря 1967 г. 267 арк.
141. Спр. 667. Приказы №№ 1–115 Начальника Управления по основной деятельности за 1968 г., т. I. 2 января – 30 апреля 1968 г. 251 арк.
142. Спр. 669. Приказы №№ 196–293 Начальника Управления по основной деятельности за 1968 г., т. III. 4 сентября – 31 декабря 1968 г. 190 арк.
143. Спр. 763. Приказы №№ 297а–406 начальника управления по основной деятельности. 3 октября – 31 декабря 1971 г. 208 арк.
144. Спр. 806. Приказы №№ 70–160 начальника управления по основной деятельности. 4 апреля – 30 июня 1972 г. 255 арк.
145. Спр. 993. Приказы №№ 490–597 начальника управления по основной деятельности. 2 октября – 30 ноября 1976 г. 244 арк.
146. Спр. 1036. Приказы №№ 128–205 начальника управления по основной деятельности. 1 апреля – 30 апреля 1977 г. 179 арк.
147. Спр. 1088. Приказы №№ 476–591 начальника управления по основной деятельности. 2 октября – 30 ноября 1978 г. 202 арк.
148. Спр. 1341. Приказы №№ 395–491 начальника управления по основной деятельности. 1 сентября – 29 октября 1982 г. 198 арк.
149. Спр. 1342. Приказы №№ 492–541 начальника управления по основной деятельности. 1 ноября – 30 ноября 1982 г. 119 арк.
150. Спр. 1398. Приказы №№ 66–120 начальника управления по основной деятельности. 1 февраля – 28 февраля 1983 г. 165 арк.
151. Спр. 1401. Приказы №№ 342–457 начальника управления по основной деятельности. 1 июля – 30 сентября 1983 г. 256 арк.
152. Спр. 1402. Приказы №№ 458–553 начальника управления по основной деятельности. 3 октября – 30 ноября 1983 г. 232 арк.

153. Спр. 1462. Приказы №№ 306–375 начальника управления по основной деятельности. 3 июля – 30 августа 1984 г. 193 арк.

154. Спр. 1519. Приказы №№ 176–249 начальника по основной деятельности. 17 апреля – 31 мая 1985 г. 231 арк.

155. Спр. 1523. Приказы №№ 480–557 начальника по основной деятельности. 17 ноября – 27 декабря 1985 г. 241 арк.

156. Спр. 1562. Переписка с Министерством жилищно-коммунального хозяйства УССР, Киевским Горисполкомом о состоянии и мерах по улучшению обслуживания населения г. Киева пассажирским транспортом и др. 3 января – 29 декабря 1986 г. 98 арк.

157. Спр. 1597. Приказы №№ 439–484 начальника по основной деятельности. 2 декабря – 31 декабря 1987 г. 141 арк.

Фонд Р-11. Планова комісія виконавчого комітету Київської міської ради депутатів трудящих

Опис 1

158. Спр. 632. Отчет о работе Киевского коммунального трамвайного треста за 1-е полугодие 1932 г. 1932 г. 37 арк.

159. Спр. 1012. Перспективный план Киевского Коммунального трамвайного треста на 1933–1937 годы. 16 июля 1937 г. 58 арк.

Фонд Р-20. Московська районна державна адміністрація м. Києва і Представник Президента України в Московському районі м. Києва та її профспілковий комітет

Опис 1

160. Спр. 2462. Постановления, решения, распоряжения бюро Киевского горкома компартии Украины и Киевского городского Совета народных депутатов. 4 июня – 29 декабря 1979 г. 149 арк.

Фонд Р-319. Головні трамвайні майстерні Київського міського відділу комунального господарства

Опис 2

161. Спр. 1. Накази та циркуляри Управління комунального трамваю за 1920 р. 1 січня – 31 грудня 1920 р. 216 арк.

162. Спр. 126. Циркуляри, прикази. Січень – грудень 1922 р. 117 арк.

Фонд Р-1471. Статистичне управління м. Києва

Опис 11

163. Спр. 359. Статистические отчеты о работе троллейбусного и трамвайного хозяйства и метрополитена за 1984 год. 7 января – 15 января 1985 г. 6 арк.

Фонд Р-1479. Управління будівництва метрополітену “Київметробуд” Головного управління з будівництва тунелів та метрополітенів Міністерства транспортного будівництва СРСР та його профспілковий комітет

Опис 4

164. Спр. 3. Приказы и распоряжения начальника управления Киевметростроя. 24 марта – 8 октября 1953 г. 17 арк.

165. Спр. 5. Приказ начальника Киевметростроя № 01 от 20 июля 1955 г. о возобновлении в 1955 году работ по строительству метрополитена в г. Киеве. [20 июля 1995 г.] 5 арк.

Державний архів Київської області (ДАКО)

Фонд 1. Київське губернське правління

Опис 174

166. Спр. 1011. О реквизиции и доставке в г. Киев нефти для потребностей Киевского трамвая и др. промышленных предприятий. 10 декабря 1915 г. – [25 марта 1917 г.] 207 арк.

Опис 226

167. Спр. 120. Дело о рассмотрении проекта на устройство электрического двигателя городских ж. д. в Киеве. 31 мая 1890 г. – 9 апреля 1891 г. 10 арк.

Опис 230

168. Спр. 300. Об постройке Киево-Святошинской конно-железной дороги. 2 ноября 1894 г. – [14 октября 1917 г.] 529 арк.

Опис 236

169. Спр. 190. О постройке электрического трамвая “Киев – Бровары”. 13 – 21 июля 1900 г. 22 арк.

170. Спр. 2963. Об открытии конторы дилижансов в г. Киеве для транспортного сообщения между Киевом и Петербургом через г. Москву. 2 июня – 5 июля 1835 г. 10 арк.

Опис 245

171. Спр. 32. Об устройстве Соломенской железной дороги (трамвай). [1907–1908 г.] 40 арк.

Опис 246

172. Спр. 45. Об утверждении проекта на постройку новых пяти линий Киевской городской железной дороги: Глубочицкой, Прорезной, Караваевской, Набережно-Крещатикской и Зверинецкой. [1909 – 1910 г.] 195 арк.

Опис 330

173. Спр. 371. Переписка с киевским губернатором о разрешении работ по проекту устройства в г. Киеве парового подъема. 31 января 1885 г. – 29 января 1886 г. 3 арк.

Фонд 9. Київське губернське у міських справах присутствіє**Опис 1**

174. Спр. 159. О протоколах Киевской Городской Думы. 4 января – 20 декабря 1879 г. 440 арк.

175. Спр. 298. О протоколах Киевской Думы. 14 января – 2 апреля 1881 г. 678 арк.

Опис 2

176. Спр. 1. Протоколы Киевской Городской Думы. 11 января – 12 декабря 1885 г. 583 арк.

177. Спр. 182. О разрешении Штабс Капитану Модль и Австрийскому Инженеру Де Балог устройства в г. Киеве рельсового пути для подъема тяжестей силою пара с Подола на Старый город. 16 августа 1884 г. – [16 октября 1885 г.] 43 арк.

178. Спр. 206. По устройству в г. Киеве городской железной дороги. [17 февраля 1875 г. – 17 ноября 1904 г.] 506 арк.

Опис 29

179. Спр. 39. По разным перепискам, часть II. [1913–1915 гг.]. 578 арк.

Опис 31

180. Спр. 113. О секвестре Киево-Святошинской электрической железной дороги и о передаче в ведение Киевского уездного земства. [30 ноября 1914 г. – 12 августа 1915 г.] 51 арк.

Фонд 1239. Київська повітова земська управа**Опис 7**

181. Спр. 307. Постановление земского собрания о передаче уездной управе Святошинского трамвая (от 16 мая 1917 г.). Сметы расходов по эксплуатации трамвая на 1917–18 год. (с приложениями). 1917–1918 г. 224 арк.

Опис 18

182. Спр. 47. Дело с нотариальными и крепостными актами по приобретению Киево-Святошинского трамвая, а также с актом приемки Уездною Управою дел и имущества названного предприятия. 3 – 17 ноября 1917 г. 62 арк.

Опис 51

183. Спр. 13. Договоры с Д. С. Марголиным о постройке линий трамвая в с. Демиевка, заключенные 1 февраля 1908 г. и 8 мая 1913 года. 1 февраля 1908 г. – 8 мая 1913 г. 42 арк.

Опис 55

184. Спр. 21. О проведении на Демиевке дополнительной ветви трамвая. [1912–1918 г.] 231 арк.

Опис 56

185. Спр. 59. О выдаче инженеру Тимченко концессии на содержание рельсового пути мото-трамвайного типа от Киева до Житомира. [1913 г.] 4 арк.

Опис 79

186. Спр. 2. Дело по заведыванию Святошинским трамваем. С подлинными журналами Управы. 27 декабря 1914 г. – 31 октября 1916 г. 45 арк.

187. Спр. 7. О проезде по трамваю нижних воинских чинов и раненых. 19 ноября 1916 г. – 25 октября 1917 г. 22 арк.

188. Спр. 9. Дело с подлинными журналами Управы по вопросам Святошинского трамвая. 19 декабря 1917 г. – 26 ноября 1918 г. 148 арк.

189. Спр. 13. Дело по ходатайству о разъяснении приказа коменданта г. Киева о порядке езды в трамваях военнослужащих. [27 июня –] 11 июля 1918 г. 11 арк.

190. Спр. 34. Дело о прекращении приема в уплату за проезд по дороге австрийских кредитных билетов. [6 – 16 ноября 1918 г.] 2 арк.

191. Спр. 39. О составлении технического проекта постройки сети электрического освещения п. Святошино. 27 мая 1918 г. – ноябрь 1918 г. 8 арк.

192. Спр. 42. О разрешении присоединить жителей п. Святошино по Шоссейному проспекту к рабочему трамвайному проводу. 9 декабря 1918 г. 1 арк.

193. Спр. 64. О сокращении вечернего движения на Святошин. электрич. жел. дороге. 11 декабря 1918 г. – 14 февраля 1919 г. 3 арк.

194. Спр. 86. Дело с подлинными журналами по вопросам Святошинского трамвая часть II-ая. 28 ноября – 28 декабря 1918 г. 29 арк.

195. Спр. 90. Про выдачу субсидій Святошинському трамваю 500 000 тисяч [sic] від вищої влади. [Травень 1919 р.] 4 арк.

196. Спр. 91. Про збільшення ставок робітникам залізниці. 26 квітня – 11 серпня 1919 р. 10 арк.

197. Спр. 101. С черновиками протоколів и журналів по Святошинському трамваю. 5 серпня – 14 листопада 1919 г. 37 арк.

198. Спр. 111. По вопросу о продаже лицам пользующимся льготным проездом по дороге, льготных абонементных книжек. 17 октября 1919 г. 2 арк.

199. Спр. 115. По вопросу об освещении по с. Святошино, согласно приказа Коменданта 42 пех. Якутского полка. 9 октября – 29 октября 1919 г. 24 арк.

Опис 92

200. Спр. 40. Дело по ходатайству В. Шалль и П. Зуева о разрешении постройки электрического трамвая от станции “Кинь-Грусть” до Межигорья с веткой на Вышгород. 3 июня 1915 г. – [14 июля 1916 г.] 15 арк.

Фонд 1240. Київська губерньська управа у справах земського господарства.

Київська губерньська земська управа

Опис 3

201. Спр. 6. Дело о разрешении коммерцсоветнику Марголину и купцу Бродскому производить строительство Демеевской конно-железной дороги. Декабрь 1904 г. – декабрь 1911 г. 284 арк.

Фонд 1745. Київська повітова управа у справах земського господарства

Опис 2

202. Спр. 63. По вопросу о проведении к Кадетскому Корпусу трамвайной линии по правой стороне земской дороги, идущей мимо корпуса на Жиляны. 22 ноября 1907 г. – 17 июня 1908 г. 55 арк.

203. Спр. 89. По вопросу об устройстве уличного освещения в с. Демиевке по Б. Васильковской улице. [15 марта 1910 г. –] 12 августа 1910 г. 16 арк.

Фонд 2031. Штаб Київського військового округу

Опис 2

204. Спр. 459. Переписка об охране мостов 1917 г. Январь – ноябрь 1917 г. 224 арк.

Фонд Р-1. Київський губернський революційний комітет

Опис 1

205. Спр. 100. Переписка с Киевским городским коммунотделом о жилой площади, ремонте и других хозяйственных вопросах; протоколы коллегии коммунотдела и комиссии по распределению электроэнергии; список служащих горжилотдела и бывших унтер-офицеров, служивших в специальных войсках, рабочих отдела коммунальных предприятий. 20 ноября 1920 г.– 23 апреля 1921 г. 443 арк.

Опис 2

206. Спр. 19. Протоколы заседания Киевского Губревкома №№ 72–105 с приложениями (доклады, ведомости и другие материалы) за 1920–1921 гг. Октябрь 1920 г. – февраль 1921 г. 306 арк.

Фонд Р-3. Київський повітовий революційний комітет

Опис 2

207. Спр. 147. Протоколи засідань повітревкому за 1920 р. 1 січня – 30 грудня 1920 р. 97 арк.

Фонд Р-102. Київський повітовий виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів

Опис 1

208. Спр. 21. Протоколы заседаний уисполкома за март – декабрь 1919 г. 26 марта – 31 декабря 1919 г. 171 арк.

Фонд Р-111. Київський губернський виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів

Опис 1

209. Спр. 21. Протоколы заседаний коллегии Киевского губкомхоза за май – ноябрь 1921 г. и отчеты о деятельности губкомхоза за 1920 г; сентябрь – октябрь 1921 г. 1920 г. – 22 ноября 1921 г. 48 арк.

210. Спр. 574. Протоколы заседаний президиума и пленума Губисполкома за январь 1924 – апрель 1925 гг. 12 января 1924 г. – 22 апреля 1925 г. 380 арк.

Фонд Р-112. Київський окружний виконавчий комітет ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів

Опис 1

211. Спр. 1871. Витяги з протоколів засідань президії окрвиконкому, протоколи засідань окружної комісії та інші матеріали про перейменування вулиць, присвоєння імен героїв революційних подій та видатних людей підприємствам, організаціям та установам м. Києва й округу. 25 лютого 1924 р. – 8 грудня 1927 р. 272 арк.

212. Спр. 4015. Протоколи засідань президії окрвиконкому за червень 1928 р. – січень 1929 р. 9 червня 1928 р. – 28 січня 1929 р. 232 арк.

Фонд Р-432. Відділ комунального господарства Київського губерньського виконавчого комітету ради робітничих, селянських та червоноармійських депутатів

Опис 2

213. Спр. 447. Сведения службы движения коммунального трамвая за январь-март. 10 января – 31 марта 1922 г. 113 арк.

Опис 3

214. Спр. 4. Протоколы заседаний исполнительной комиссии по организационным вопросам, о порядке эксплуатации трамвая. Схема организационной структуры, доклады, докладные записки, сметы расходов, ведомости расходования материалов, списки и сведения о личном составе и другие материалы о работе и финансовом состоянии городского трамвая. 2 января 1918 г. – 31 июля 1919 г. 577 арк.

215. Спр. 32. Проект декрета СНК Украины о национализации Киевской городской железной дороги. [16 мая 1919 г.] 3 арк.

216. Спр. 36. Протоколы заседаний отопительной комиссии, докладные записки о состоянии трамвая и о присоединении Демиевки и Предмостной Слободки к городской черте. 1 января – 19 мая 1919 г. 54 арк.

217. Спр. 64. Дело по эксплуатации городского трамвая в 1919 г. 19 мая – 29 августа 1919 г. 496 арк.

218. Спр. 67. Доклады об увеличении оплаты труда служащим трамвая и увеличении тарифа на проезд трамваем. 19 мая – 19 ноября 1919 г. 24 арк.

219. Спр. 97. Переписка з дирекцією трамвая про ремонт та експлуатацію трамвайної лінії города. Списки службовців по трамвайной лінії. 13 вересня 1918 р. – 30 грудня 1919 р. 165 арк.

220. Спр. 103. Ведомость расхода кассы коммунального трамвая за август 1919 г. 2 – 29 августа 1919 г. 26 арк.

Фонд Р-2356. Київська міська управа

Опис 15

221. Спр. 18а. Збірник статистичних зведень “Київ за 1942 р.”. [1942 р.] 96 арк.

Фонд Р-2359. Шевченківська районна управа

Опис 1

222. Спр. 5. Списки мешканців від 16 – 60 років, що не працюють. [1942 р.] 98 арк.

Фонд Р-2412. Музей-архів перехідного періоду Київської міської управи

Опис 2

223. Спр. 2. Постанови голови м. Києва №№ 201–302. 1–26 грудня 1941 р. 152 арк.

224. Спр. 23. Наказ ректора Київського університету про затвердження штатів педагогічного та адміністративно-технічного персоналу навчального закладу. Штатні розписи Київського університету, Ботанічного саду, Київської астрономічної обсерваторії. Списки устаткування і приладів лабораторії університету. 15 листопада 1941 р.

225. Спр. 28. Накази відділу торгівлі і харчування Київської міської управи, доповідна записка та інші документи щодо затвердження штатів відділу, порядку видачі продовольчих абонементів і з інших питань. 20 жовтня 1941 – 4 серпня 1942 р. 18 арк.

226. Спр. 246. Листи, заяви жителів м Києва до міського голови та інші документи, надані головою м. Києва Музею-архіву перехідного періоду. 21 вересня – 21 жовтня 1941 р. 24 арк.

227. Спр. 254. Доповідна записка і відомості про роботу відділу міського господарства Київської міської управи за період з 18 вересня по 18 листопада 1941 р. Статистично-економічні показники роботи міських підприємств. 18 травня 1942 р. 28 арк.

Фонд Р-4200. Київське трамвайно-тролейбусне управління (періоду німецько-фашистської окупації)

Опис 1

228. Спр. 1. Отчеты о работе трамвая по состоянию на 1 апреля 1943 года. [без дати] – 1 апреля 1943 г. 369 арк.

Опис 2

229. Спр. 2. Накази по Управлінню трамваями (копії) за 1941 рік. 21 вересня 1941 р. – 20 січня 1942 р. 82 арк.

230. Спр. 4. Накази по Управлінню трамваями за 1942 рік. 2 січня – 24 жовтня 1942 р. 237 арк.

231. Спр. 5. Накази по Управлінню трамваями за 1942 рік. 2 січня – 3 жовтня 1942 р. 231 арк.

232. Спр. 8. Накази по службі експлуатації трамваю. 3 квітня 1942 р. – 23 лютого 1943 р. 73 арк.

233. Спр. 10. Накази по службі експлуатації. 5 березня – 26 серпня 1943 р. 43 арк.

234. Спр. 11. Київський трамвай за 50 років (1892–1942). [1942 р.] 36 арк.

Центральний державний історичний архів України в м. Києві (ЦДІАК України)

Фонд 274. Київське губернське жандармське управління

Опис 5

235. Спр. 38. Переписка с Отдельным корпусом жандармов, киевским ГЖУ и др. об иностранных подданных и др. лицах, подозреваемых в военном шпионаже. Имеется список служащих Киево-Святошинской электрической ж. д. 14 января – 11 сентября 1914 г. 428 арк.

Фонд 317. Прокурор Київської судової палати

Опис 2

236. Спр. 77. Дело по обвинению кр[естьяни]на Назарова Я. К. в высказывании против власти гетмана Скоропадского среди группы рабочих на Киевском базаре. 2 января – 10 февраля 1919 г. 37 арк.

Опис 6

237. Спр. 578. Донесения прокуроров окружных судов и членов полиции по Киевскому округу. 5 января 1917 г. – 17 февраля 1918 г. 200 арк.

Фонд 442. Канцелярія київського, подільського і волинського генерал-губернатора

Опис 563

238. Спр. 172. Об устройстве в г. Киеве конно-железной дороги, и от Киева до Житомира (Сивицкий и К°). 11 октября 1869 г. – 4 марта 1905 г. 546 арк.

Опис 570

239. Спр. 51. Об устройстве рельсового парового пути с Подола на Старый город для подъема тяжестей силою пара. 28 сентября 1884 г. – 26 мая 1886 г. 26 арк.

Опис 632

240. Спр. 211. Об учреждении при дачном поселке Святошине восемь должностей городских на средства Киево-Святошинского трамвая. 8 – 17 мая 1902 г. 3 арк.

Опис 636

241. Спр. 406. О разбойном нападении на пассажиров городской железной дороги между поселком Пущей-Водицей и Киевом. 1 августа – 27 сентября 1906 г. 7 арк.

Опис 643

242. Спр. 145. Об утверждении устава акционерного общества Киево-Броварского мототрамвая. 17 – 30 мая 1913 г. 2 арк.

Опис 647

243. Спр. 120. По ходатайству Инженера Кривцова о разрешении устройства железной дороги от Киева до лесного урочища “Святошин” Киево-Межигорской лесной дачи. 23 октября 1894 г. – 24 апреля 1904 г. 138 арк.

Опис 651

244. Спр. 216. По ходатайству Губернского секретаря Никифора Матвеева о разрешении ему устройства электрического трамвая “Киев-Бровары”. 9 декабря 1898 г. – 1 августа 1901 г. 26 арк.

Опис 660

245. Спр. 89. О приведении в порядок улицы “Кадетское шоссе” в г. Киеве и об устройстве к Кадетскому Корпусу линии городского трамвая. 25 мая – 10 ноября 1907 г. 8 арк.

Опис 663

246. Спр. 74. По вопросу о разрешении инженеру Тимченко сооружения и эксплуатации конно-железной дороги от Киева до Броваров и Дарницы. 20 февраля – 23 марта 1910 г. 17 арк.

Опис 708

247. Спр. 45. Дело с бумагами не требующими дальнейшего производства. 16 января 1909 г. – 16 января 1910 г. 92 арк.

Фонд 692. Київський округ шляхів сполучення**Опис 1**

248. Спр. 3298. Переписка с мостовым отделом, заведующим казенным складом, механическим отделом и др. о передаче в ведение начальника строительства железнодорожной ветки от Дарницы до моста, о выкупе грузов и др. 1 июня 1916 г. – 1 июля 1918 г. 200 арк.

Опис 12 (1907)

249. Спр. 67а. О разрешении Марголину прокладки рельсовых путей электрического трамвая по Кадетскому шоссе от Бибиковского бульвара до Кадетского корпуса. 17 сентября 1907 г. – 15 января 1911 г. 62 арк.

Опис 12 (1908)

250. Спр. 49а. По ходатайству Инженера В. Д. Тимченко о разрешении ему прокладки мототрамвая на Набережной дороге и по Николаевскому и Русановскому мостам до Броваров и в Дарницу – об усилении труб №№ 6 и 7 по Набережной дороге. 14 апреля 1908 г. – 19 сентября 1912 г. 593 арк.

Опис 15

251. Спр. 37. По вопросу о сооружении от Киева до Житомира по обоим обреза́м Киев-Брестского шоссе железной дороги общего пользования с подвижным составом мото-трамвайного типа и ходатайству инженера В. Д. Тимченко о выдаче ему концессии на устройство этой дороги. 23 апреля 1913 г. – [1916 г.]. 50 арк.

Опис 63

252. Спр. 1. Шоссейный Технический Отдел. Делопроизводство II. Секретное [переписка]. 5 августа 1915 г. – [15 декабря 1916 г.] 154 арк.

253. Спр. 69. По ходатайству инженера Николая Васильевича Тура о разрешении моторной железной дороги Киев – Макаров – Коростышев – Житомир. [31 мая 1915 г. – 16 июня 1916 г.] 80 арк.

Фонд 1439. Чернігівське губернське жандармське управління

Опис 1

254. Спр. 1250. Журналы заседаний, список губернских земских гласных и перечень докладов, вносимых на рассмотрение Черниговского губернского земского собрания. 3 декабря 1910 г. – 6 января 1911 г. 119 арк.

Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України)

Фонд 2. Кабінет Міністрів України

Опис 7

255. Спр. 999. Постанови Ради Народних Комісарів УРСР №1001–1050. 4 – 19 серпня 1944 р. 148 арк.

256. Спр. 4278. Матеріали по вопросам восстановления г. Киева и Крещатика. 9 апреля – 10 декабря 1947 г. 53 арк.

257. Спр. 4287. Матеріали по вопросам транспорта. 7 января – 13 декабря 1947 г. 50 арк.

258. Спр. 7099. Матеріали з питань будівництва, відбудови і експлуатації трамвайно-тролейбусного господарства в Українській РСР. 20 вересня 1947 р. – 10 червня 1948 р. 265 арк.

Фонд 5. Народний комісаріат внутрішніх справ УРСР

Опис 1

259. Спр. 757. Сведения о состоянии коммунальных предприятий Киевской губернии на октябрь 1921 г. [5 октября – 10 ноября 1921 г.] 94 арк.

260. Спр. 1501. Матеріали о передаче предприятий местного транспорта в ведение отделов коммунального хозяйства губисполкомов. 12 августа – 19 декабря 1922 г. 67 арк.

261. Спр. 2669. Переписка об отпуске средств на восстановление коммунальных предприятий Киевской губ. 27 марта – 26 ноября 1923 г. 38 арк.

262. Спр. 2670. Хозяйственный план коммунальных предприятий г. Киева на 1923/24 г. [1923 г]. 194 арк.

263. Спр. 2712. Материалы о передаче отдела коммунального хозяйства Киевского губисполкома торфоразработки на болоте Буча (вблизи Киева). 14 сентября – 21 ноября 1923 г. 30 арк.

264. Спр. 2738. Статистические сведения пожарной команды г. Киева за 1923 г. 1913 г. 32 арк.

Фонд 3676. Штаб імперського керівника (рейхсляйтера) Розенберга для окупованих східних областей мм. Берлін, Київ

Опис 4

265. Спр. 474. Документи про діяльність німецько-фашистської поліції безпеки СД в м. Києві та в інших окупованих районах України (доповіді, листування, списки осіб, які співробітничали з фашистами, а також списки осіб, заарештованих і вбитих німецько-фашистськими окупантами), т. 1. 1940–1945 рр. 1023 арк.

Фонд 3833. Краєвий провід (Керівництво) Організації українських націоналістів на Західно-українських землях

Опис 3

266. Спр. 15. Щоденники, статті Українських націоналістів. 8 березня – 23 травня 1942 р. 200 арк.

267. Спр. 16. Щоденники, статті Українських націоналістів. 24 травня – 7 липня 1942 р. 203 арк.

268. Спр. 17. Щоденники, статті Українських націоналістів. 19 липня – 15 серпня 1942 р. 195 арк.

269. Спр. 19. Щоденники, статті Українських націоналістів. [6 жовтня – 9 грудня 1942 р.] 186 арк.

Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України)

Фонд 1. Центральний комітет Комуністичної партії України

Опис 6

270. Спр. 879. Матеріали к протоколам №№ 68 (пункты 1–67 опросом) засіданий Политбюро ЦК КП(б) України. 10 июля – 24 июля 1945 г. 225 арк.

271. Спр. 1356. Матеріали к протоколам №№ 16 (пункты 30 – 46) засіданий Политбюро ЦК КП(б) України. 20 октября – 26 октября 1949 г. 169 арк.

272. Спр. 2711. Матеріали к протоколу № 52 засіданий Президиума ЦК Компартии Украины. 9 апреля – 10 апреля 1957 г. 109 арк.

273. Спр. 3753. Матеріали к протоколу № 66 (пункты 8-з – 21-з) засідання Президиума ЦК Компартии Украины. 7 июля 1964 г. 180 арк.

Опис 22

274. Спр. 123. Разведывательные, оперативные сводки, информация, сообщения УШПД, связных, разведчиков в оргинструкторский отдел ЦК КП(б)У о политическом и экономическом положении на территории Украины, оккупированной немецко-фашистскими захватчиками, боевой деятельности партизанских отрядов, усилении борьбы населения против оккупантов, оккупационном режиме, расположении и передвижении воинских частей противника и другим вопросам. 14 сентября 1942 г. – 24 мая 1943 г. 192 арк.

275. Спр. 353. Стенограммы отчётов, информации, бесед работников ЦК КП(б)У с участниками подпольно-партизанского движения в г. Киеве и Киевской области. (Г). 28 апреля 1942 г. – 9 марта 1945 г. 148 арк.

Опис 24

276. Спр. 5354. Копии исходящих писем в ЦК КПСС, справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины <...>. 4 января – 27 декабря 1961 г. 81 арк.

Опис 77

277. Спр. 209. Генеральная схема транспорта гор. Киева. Сводная пояснительная записка. 1945 г. 67 арк.

Галузевий державний архів Служби безпеки України (ГДА СБУ)

Фонд 5. Кримінальні справи на nereабілітованих осіб

Опис 1

278. Спр. 65175. Дело по обвинению Кузина Павла Александровича и др. 19 апреля – 21 мая 1942 г. 238 арк.

279. Спр. 66434. Уголовное дело № 1294 Орлова С. П. 8 февраля – 23 октября 1946 г. 105 арк.

Фонд 6. Кримінальні справи на реабілітованих осіб

Опис 1

280. Спр. 46748-ФП. Следственное дело 123 контрреволюционной троцкистской террористической организации на Украине по обвинению Шполянского Исая Яковлевича. 9 ноября – 26 декабря 1936 г. 144 арк.

281. Спр. 72152-ФП. Дело № 180 по обвинению Козырева Юрия Николаевича, 1924 г., [в] прест. по ст. 54-16 УК УССР. 15 марта 1949 г. – [14 сентября 1993 г.] 228 арк.

Фонди Національні бібліотеки України ім. В. І. Вернадського

282. План города Киева с линиями железно-конной дороги. НБУВ, картографічний відділ, № 14525.

Фонди Національного музею історії України у Другій світовій війні

283. КП-24203/3, Л-2121/3. Из дневника “Моя школа” бывшего подпольщика, партизана В. Выговского. Оригинал. Рукопись. Февраль–март 1943 г.

Відомчий архів комунального підприємства “Київпаstrанс” (АКП КПТ)

284. [Історичні дані зі статистики трамвайних маршрутів.]

285. [Історичні дані зі статистики тролейбусних маршрутів.]

286. Накази за 1947 р.

287. Накази за 1950 р.

- 288. Накази по КТТУ за 1986 р.
- 289. Накази по КТТУ за 1987 р.
- 290. Накази по КТТУ за 1988 р.
- 291. Накази по КТТУ за 1989 р.
- 292. Накази по КТТУ за 1990 р.
- 293. Накази по КТТУ за 1991 р.
- 294. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1992 р.
- 295. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1993 р.
- 296. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1994 р.
- 297. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1995 р.
- 298. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1996 р.
- 299. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1997 р.
- 300. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1998 р.
- 301. Накази по ДКП “Київелектротранс” за 1999 р.
- 302. Накази по КП “Київелектротранс” за 2000 р.
- 303. Накази по КП “Київелектротранс” за 2001 р.

Державний архів Чернігівської області (ДАЧО)

Фонд 127. Чернігівське губернське правління

Опис 10

- 304. Спр. 1892. Об утверждении дополнительного плана Дарницких дач. 10 июня 1908 г. – 17 февраля 1909 г. 10 арк.
- 305. Спр. 2827. О разрешении инженеру Василию Шаллю открытия движения по линии Киев – Чернигов – Гомель. 29 марта – 16 сентября 1914 г. 10 арк.
- 306. Спр. 2849. Сборник документов: проект обязательных постановлений о возведении построек в поселках: Никольско-Предместной и Кухмистерской слободки и дачном поселке Старой Дарнице. Переписка с Остерским уездным исправником о принятии мер к оказанию помощи жильцам Никольско-Предместной слободки, пострадавшим от наводнения в 1915 г. и о постройке

военной шоссейной дороги проходящей через села Оскорки и Позняки. Ноябрь 1914 г. – 12 ноября 1915 г. 485 арк.

307. Спр. 2982. Об отдаче в аренду инженеру Тимченко мототрамвая по линии от Никольской слободки до Дарницы. 1 июня 1915 г. – 23 августа 1917 г. 8 арк.

308. Спр. 3184. По прошению комитета общества благоустройства и п. Старая Дарница об устройстве им переездов через полотно мото-трамвая. 28 июня 1916 г. – 28 августа 1917 г. 12 арк.

Фонд 145. Чернігівське губернське у земських і міських справах присутствіє

Опис 3

309. Спр. 561. Губернские Земские собрания Черниговской губернии. 1910 г. 272 арк.

310. Спр. 1092. По делу о содержании Черниговским губернским земством шоссе. 1913 г. 218 арк.

Российский государственный исторический архив (РГИА)

Фонд 1287. Хозяйственный департамент МВД

Опись 7

311. Д. 2180. Общество Киевской городской железной дороги (по ходатайству инженера генерал-майора Струве). 11 августа 1889 г. – 11 марта 1894 г. 174 л.

312. Д. 2414. Об увеличении основного капитала Общества Киевской городской железной дороги. 28 августа 1895 г. – 13 марта 1896 г. 21 л.

313. Д. 2566. Отчеты конно-железных дорог за 1897 г. 17 февраля – 10 ноября 1898 г. 364 л.

Фонд 1288. Главное управление по делам местного хозяйства МВД

Опись 8 (1904)

314. Д. 18. Об устройстве новых линий городских конно-железных дорог в г. Киеве и о выпуске новых акций на 1 500 000 руб. 20 мая 1904 г. – 29 октября 1913 г. 19 л.

315. Д. 82. По жалобе общества Киевской гор. жел. дороги на Киевское губ. по гор. дел. Присутствие об издании обязательных постановлений для городских железных дорог. 16 декабря 1904 г. – 13 марта 1909 г. 6 л.

Фонд 1293. Техническо-строительный комитет МВД

Опись 84

316. Д. 147. Об устройстве конно-железных дорог в гор. Киеве. 13 ноября 1887 г. – 30 апреля 1897 г. 44 л.

Опись 86

317. Д. 144. Об устройстве электрического освещения улиц и электрических железных дорог в гор. Киеве. 7 сентября 1890 г. – 7 июля 1891 г. 175 л.

Опись 91

318. Д. 134. Об устройстве конно-железной дороги от Киева до лесного урочища “Святошин”. 28 июля 1895 г. – 16 июля 1897 г. 9 л.

Опись 96

319. Д. 249. Об устройстве трамвая между Киевом и Житомиром. 21 июня 1900 г. – 3 июля 1906 г. 4 л.

Опись 103

320. Д. 80. Об оборудовании Киевских городских железных дорог новыми вагонами типа “Пульман”. [6 октября – 10 декабря 1907 г.] 3 л.

Опись 104

321. Д. 20. О постройке железной дороги от г. Киева к с. Демиевка Киевского уезда. [26 марта 1908 г. – 22 марта 1914 г.] 33 л.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

Фонд Р-4041. Главное управление коммунального хозяйства (ГУКХ)

Наркомата внутренних дел РСФСР

Опись 2

322. Д. 621. Отчет об эксплуатации Киевского коммунального трамвая за 1922/23 бюджетный год. [1922–1923 г.] 10 л.

Опись 3

323. Д. 165. Сведения о Киевском коммунальном трамвае к докладу на II Всероссийском трамвайном съезде / Украинская ССР. [22 января 1925 г.] 4 л.

Фонд Р-5446. Совет министров СССР

Опись 46а

324. Д. 697. О строительстве метрополитена в городе Киеве. 5 августа 1944 г. 5 л.

Опись 50а

325. Д. 623. О строительстве метрополитена в г. Киеве. 14 – 23 декабря 1948 г. 8 л.

Опись 51а

326. Д. 786. О продлении Министерству путей сообщения срока представления на утверждение Совета Министров СССР основных показателей технических проектов и генеральных смет на строительство метрополитенов в гг. Киеве и Баку. 20 июля – 6 августа 1949 г. 4 л.

327. Д. 850. О строительстве метрополитена в г. Киеве. 17 сентября – 27 декабря 1949 г. 16 л.

328. Д. 6393. Приложение № 12. Заявка Главтоннельметростроя МПС СССР на материально-техническое снабжение Киевского метрополитена. 1949 г. 163 л.

Фонд Р-5974. ШУЛЬГИНЫ: Шульгин Василий Витальевич, политический и общественный деятель. 1878–1976. Шульгина Екатерина Григорьевна, жена В. В. Шульгина. 1879–1934

Опись 2

329. Д. 116. Записки Шульгиной Е. Г. “Конспект моих политических переживаний (1919–1922 г.)”. Рукопись. Тетрадь VIII. 201 л.

Национальный исторический архив Республики Беларусь, г. Минск
Фонд 333. Минская казенная палата Министерства финансов, город
Минск Минского уезда Минской губернии

Опись 9

330. Д. 743. Ревизская сказка евреев Пинского уезда. 1850 г. 607 л.

Hoover Institution Archives, Stanford University

Nicolaevsky Collection

331. Box 202, Folder 6. I. N. Ovtcharenko. "Memorandum". 1920.

ПУБЛІКАЦІЇ ДЖЕРЕЛ

332. АП РФ, оп. 24, дело 409, лист 11 // Сталинские списки : веб-сайт. URL: <http://stalin.memo.ru/spiski/pg01011.htm> (дата звернення: 15.08.2017).

333. Історія Києва: від княжої доби до сучасності : зб. док. і матеріалів : навч. посіб. / за заг. ред. В. Ф. Колесника, А. П. Коцура, Н. В. Терес. Київ : Книги – XXI, 2005. 773 с.

334. Кабінет Міністрів України. Розпорядження від 2 липня 1996 р. № 416-р. : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/416-96-р> (дата звернення: 16.10.2018).

335. Кабінет Міністрів України. Постанова від 14 серпня 1996 р. № 964 "Про причини аварії на міському транспорті у м. Дніпродзержинську та заходи щодо забезпечення безпечної роботи міського пасажирського транспорту в Україні" : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-96-п> (дата звернення: 16.10.2018).

336. Кабінет Міністрів України. Постанова від 22 квітня 1997 р. № 386 "Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом" : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/386-97-п> (дата звернення: 16.10.2018).

337. Кабінет Міністрів України. Постанова від 23 грудня 2004 р. № 1735 “Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом” : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-p> (дата звернення: 16.10.2018).
338. Киевщина в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Сборник документов / сост. Ф. И. Ильин и др.; ред. П. Т. Тронько. Киев : Киевское областное книжно-газетное изд-во, 1963. 734 с.
339. Київська міська рада. Рішення від 1 липня 1999 року № 343/444 “Про найменування нової станції метро” : веб-сайт. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/E3D755CBD892F6D7C22573C0004CA79E?OpenDocument (дата звернення: 22.03.2018).
340. Комунальне підприємство “Київпаstrанс” Машкевичу С. 15.07.2004 № 09-549. <http://www.mashke.org/kiyvtram/texts/20040715-omelchenko-reply-1.jpg>, <http://www.mashke.org/kiyvtram/texts/20040715-omelchenko-reply-2.jpg> (дата звернення: 12.05.2019).
341. “Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 13 грудня 2018 року № 416/6467 «Про бюджет міста Києва на 2019 рік»” : веб-сайт. URL: <https://kmr.gov.ua/uk/plenary-meetings> (дата звернення: 10.02.2019).
342. Проект условий на устройство и эксплуатацию конно-железных дорог в г. Киеве // Известия Киевской городской думы. 1885. № 5. С. 1–27.
343. Протокол № 17 Киевской городской думы 18 сентября 1880 года // Известия Киевской городской думы. 1880. № 10. С. 341–384.
344. Протокол № 22 Киевской городской думы 23 октября 1880 года // Известия Киевской городской думы. 1881. № 1. С. 334–353.
345. Протокол № 26 Киевской городской думы 4 декабря 1880 года // Известия Киевской городской думы. 1881. № 2. С. 384–400.
346. Протокол № 7 заседания Киевской городской думы 2 апреля 1884 года // Известия Киевской городской думы. 1884. № 5. С. 102–116.

347. Протокол № 24 заседания Киевской городской думы 15 ноября 1884 года // Известия Киевской городской думы. 1885. № 1. С. 346–367.
348. Протокол № 15 экстренного заседания Киевской городской думы 15 июня 1885 года // Известия Киевской городской думы. 1885. № 11. С. 269–281.
349. Протокол № 7 экстренного заседания Киевской городской думы 13 марта 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1886. № 4. С. 99–114.
350. Протокол № 44 заседания Киевской городской думы 8 мая 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1886. № 7. С. 193–205.
351. Протокол № 25 экстренного заседания Киевской городской думы 29 сентября 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1886. № 10. С. 391–397.
352. Протокол № 1 заседания Киевской городской думы 15 января 1887 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 2, С. 1–14.
353. Протокол № 32 экстренного заседания Киевской городской думы 29 декабря 1886 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 2. С. 546–555.
354. Протокол № 5 заседания Киевской городской думы 18 февраля 1887 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 4. С. 61–68.
355. Протокол № 36 заседания Киевской городской думы 12 ноября 1887 года // Известия Киевской городской думы. 1887. № 12. С. 298–324.
356. Протокол № 41 заседания Киевской городской думы 20 октября 1888 года // Известия Киевской городской думы. 1888. № 11. С. 417–432.
357. Протокол № 45 заседания Киевской городской думы 10 ноября 1888 года // Известия Киевской городской думы. 1888. № 12. С. 479–503.
358. Протокол № 16 заседания Киевской городской думы 20 апреля 1889 года // Известия Киевской городской думы. 1889. № 5. С. 321–349.

ДИСЕРТАЦІЇ ТА АВТОРЕФЕРАТИ

359. Борисенко М. В. Житло та побут міського населення в умовах трансформації урбаністичного середовища України в 20-30-х роках ХХ ст. : дис. ... д-ра історичних наук : 07.00.05 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2009. 454 с.
360. Глизь Ю. І. Київська міська дума: структура, склад гласних, діяльність (1871–1914 рр.) : дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / НАН України, Інститут історії України. Київ, 2016. 234 с.
361. Іващенко Я. І. Діяльність Київської міської думи (1917–1919 рр.) : дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Київ, 2012. 257 с.
362. Заболотна Т. В. Повсякденне життя населення Києва в роки нацистської окупації 1941–1943 рр : дис. ... канд. історичних наук : 07.00.01 / НАН України, Інститут історії України. Київ, 2008. 233 с.
363. Матушевич А. А. Центр Києва в архітектурно-планувальній організації міста (архітектурно-планувальний аналіз) : дис. ... канд. архітектури : Академія архітектури Української ССР, Інститут градостроїтельства. Київ, 1956. 238 с.
364. Мірошник І. О. Діяльність Аманди Струве (1835–1898) в контексті розвитку залізничного транспорту і комунального господарства : дис. ... канд. історичних наук : 07.00.07 / Міністерство інфраструктури України, Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2011. 206 с.
365. Сорокіна Н. В. Городской общественный транспорт как социокультурный феномен : дис. ... канд. соціологічних наук : 22.00.06 / Саратовський державний технічний університет. Саратов, 2010. 198 с.

ПУБЛІКАЦІЇ В ПЕРІОДИЧНИХ ВИДАННЯХ

366. А краще на метро // Вечірній Київ. 1985. 14 серпня. № 184. С. 2.
367. А теперь в метро покатался Ющенко // Газета по-киевски. 2005. 24 августа. № 161 (395). С. 4.
368. Автобусная концессия // Киевская мысль. 1911. 28 апреля. № 116. С. 2.
369. Автобусная концессия // Киевская мысль. 1911. 18 октября. № 288. С. 3.
370. Автобусні маршрути Троєщини // Вечірній Київ. 1986. 1 березня. № 51 (12666). С. 2.
371. Автобусні маршрути Троєщини // Вечірній Київ. 1986. 5 червня. № 129 (12744). С. 2.
372. Автобусное движение // Киевская мысль. 1911. 9 марта. № 68. С. 4.
373. Автобусное движение // Киевская мысль. 1913. 27 июня. № 175. С. 3.
374. Автобусное движение в Киеве // Киевский пролетарий. 1925. 10 декабря. № 146. С. 4.
375. Автобусное сообщение // Киевская мысль. 1913. 18 июня. № 166. С. 3.
376. Автобусное сообщение и автотаксометры // Киевлянин. 1910. 23 сентября. № 263. С. 3.
377. Автобусом крізь роки // Вечірній Київ. 1975. 12 грудня. № 289 (9595). С. 3.
378. Автобусы в Киеве // Киевский пролетарий. 1925. 16 июля. № 23. С. 4.
379. Автобусы для Киева // Киевский пролетарий. 1925. 27 сентября. № 84. С. 5.
380. Автобусы на Демиевке // Киевский пролетарий. 1925. 31 декабря. № 162. С. 4.
381. Автомобильное сообщение Киев – Слободка // Киевлянин. 1911. 15 декабря. № 346. С. 4.
382. Автомоторний рух між Києвом і Дарницею // Більшовик. 1925. 10 травня. № 104 (1299). С. 5.
383. Адвокаты трамваев // Сегодня. 2007. 21 декабря. № 290 (2829). С. 18.

384. Акции киевской городской конно-железной дороги <...> // Киевское слово. 1891. 10 октября. № 1356. С. 3.
385. Акционерное О-во Мототрамвая // Вестник Областного и Киевского Советов Рабочих и Солдатских Депутатов. 1917. 4 ноября. № 4. С. 2.
386. Александр Попов: “Через 5 лет — Киев без пробок и с четырьмя ветками метро” // Сегодня. 2013. 24 мая. № 109 (4417). С. 10–11.
387. Александр Омельченко собрался “потеснить” князя Владимира // Киевские Ведомости. 1996. 20 июня. № 117 (936). С. 1, 8.
388. Беспересадочное трамвайное сообщение Киев – Бровары // Киевский пролетарий. 1927. 12 ноября. № 258 (722). С. 7.
389. Беспризорная Демиевка // Киевский пролетарий. 1925. 11 сентября. № 70. С. 3.
390. Бешенная езда автобусов // Киевлянин. 1913. 30 июля. № 208. С. 4.
391. Благо народу — найперша турбота партії // Вечірній Київ. 1971. 7 листопада. № 262. С. 1–2.
392. Благоустройство Демиевки // Киевлянин. 1910. 28 апреля. № 116. С. 4.
393. Будівництво торфозовної залізниці // Нове українське слово. 1942. 24 квітня. № 92 (107). С. 4.
394. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1913. 10 апреля. № 100. С. 4.
395. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1913. 20 ноября. № 320. С. 3.
396. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. 1914. 2 марта. № 63. С. 3.
397. В городской управе возбужден вопрос о новой постановке дела о дачах в городском лесу // Киевлянин. 1895. 11 марта. № 70. С. 3.
398. В городскую управу поступило заявление правления городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1895. 8 июня. № 156. С. 3.

399. В городскую управу поступило уведомление от инженера Кривцова <...> // Киевлянин. 1894. 25 июня. № 173. С. 2.
400. В думе // Киевская газета. 1903. 13 (26) июля. № 191. С. 2.
401. В заседании думы 11 мая рассматривалось ходатайство <...> // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 3.
402. В Киев прибыли автобусы // Киевский пролетарий. 1925. 18 ноября. № 127. С. 5.
403. В Киеве // Пролетарская правда. 1922. 21 декабря. С. 2.
404. В киевскую городскую думу и в правление киевской городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1895. 13 января. № 13. С. 2.
405. В настоящее время в строительном отделении городской управы составляется план дач в городском лесу <...> // Киевлянин. 1894. 1 января. № 1. С. 3.
406. В настоящее время правлением городской жел. дороги производятся предварительные изыскания относительно направления ветви этой дороги к городскому лесу и дачам, там проектированным // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 2.
407. В настоящее время сооружение железнодорожной линии Киев – Святошин близится к окончанию // Киевлянин. 1900. 4 апреля. № 95. С. 2.
408. В настоящее время число заявлений от жителей Киева, желающих приобрести участки в городском лесу для устройства дач достигает 700 // Киевлянин. 1894. 27 апреля. № 115. С. 2.
409. В немилость попал девятый трамвайный маршрут // Киевские Ведомости. 1996. 28 июня. № 123 (936). С. 8.
410. В партии. Открытие ячейки Святошинского трамвайного парка // Пролетарская правда. 1923. 20 июля. № 163 (578). С. 3.
411. В последнем заседании лесной комиссии были отредактированы <...> // Киевлянин. 1894. 29 июля. № 207. С. 3.

412. В последнем заседании лесной комиссии, под председательством В. Жмакина <...> // Киевлянин. 1894. 12 июня. № 160. С. 3.
413. В праздничные дни киевская конка <...> // Киевлянин. 1891. 17 сентября. № 202. С. 3.
414. В “Пущи-Водице” // Киевская мысль. 1909. 8 апреля. № 96. С. 3.
415. В Пущу-Водицу // Южная Копейка. Киев, 1917. 21 июня. № 2336. С. 3.
416. В Слободке // Киевская мысль. 1915. 8 февраля. № 39. С. 3.
417. В Слободке // Киевская мысль. 1915. 13 июня. № 162. С. 2.
418. В Слободке // Киевская мысль. 1915. 19 июня. № 168. С. 3.
419. В столице — ремонт улиц // Киевские ведомости. 1996. 25 июля. № 145 (964). С. 8.
420. В трамвайному парку // Нове українське слово. 1941. 30 грудня. № 14. С. 4.
421. В ходе реконструкции путепровода возле Караваевых Дач расширили проезжую часть столичных Чоколовского бульвара и улицы Индустриальной — от Севастопольской площади до Индустриального моста // Факты и комментарии. 2004. 3 июня. № 97 (1645). С. 7.
422. Вагон метрополітену на трамвайних коліях // Вечірній Київ. 1960. 12 жовтня. № 244 (4960). С. 1.
423. Вагон-салон — подарок рабочих трамвайных предприятий Киевскому Губисполкому // Бесплатное иллюстрированное приложение к № 265 (378) газеты “Пролетарская правда”. 1922. 18 ноября. № 17. С. 3.
424. Вийшли до Дніпра // Вечірній Київ. 1991. 27 грудня. № 247. С. 1.
425. Від одного тролейбуса до тисячі // Вечірній Київ. 1985. 30 листопада. № 275 (12590). С. 2.
426. Відкриття парку комтрамваю // Більшовик. 1923. 23 жовтня. № 240 (842). С. 4.
427. Відкриття Соломенської трамвайної лінії // Більшовик. 1923. 14 листопада. № 258 (860). С. 4.

428. Вместо трамваев по киевскому проспекту Гагарина пойдут троллейбусы // Факты и комментарии. 2004. 8 сентября. № 163 (1711). С. 10.
429. Вниманию Коммуналдела // Пролетарская правда. 1921. 26 августа. № 6. С. 4.
430. Во вторник, 6 августа, замечено усиленно-оживленное движение по киевской конке // Киевское слово. 1891. 8 августа. № 1308. С. 2.
431. Возле станций метро и крупных транспортных узлов построят 12 станций пересадки пассажиров со скоростного трамвая на электрички “наземного метро” // Факты и комментарии. 2000. 8 июня. № 103 (0680). С. 10.
432. Возобновление движения на городской железной дороге // Киевлянин. 1905. 8 июня. № 156. С. 1.
433. Возобновление движения по дачной линии город. ж. д. // Киевская газета. 1901. 8 марта. № 67. С. 3.
434. Возобновление движения трамвая // Киевлянин. 1919. 3 ноября. № 59. С. 2.
435. Возобновление трамвайного движения // Коммунар. 1919. 24 марта. № 23. С. 3.
436. Вокзал и парк в Пуще-Водице // Киевлянин. 1902. 25 июля. № 203. С. 3.
437. Вокзал – Пуще-Водиця. Найдовший у Києві трамвайний маршрут // Вечірній Київ. 1954. 11 вересня. № 216 (1011). С. 1.
438. Восстановление сообщения с дачным поселком в городском лесу // Киевская газета. 1901. 13 января. № 13. С. 3.
439. Восстановление трамвайного сообщения в г. Киеве // Вечерний бюллетень газеты “Пролетарская правда”. 1922. 5 мая. № 15. С. 2.
440. Восстановление трамвайного сообщения между Крещатиком и вокзалом // Вечерний бюллетень газеты “Пролетарская правда”. 1922. 11 мая. № 20. С. 2.
441. Восстановление трамвайного сообщения по ул. им. Короленко // Пролетарская правда. 1923. 29 июля. № 171 (586). С. 3.

442. Врегулювати рух на Броварській колії // Трамвайний сигнал. 1930. 14 вересня. № 21. С. 4.
443. Вскоре железнодорожные пути на станции Караваевы Дачи можно будет преодолеть по пешеходным мостикам // Факты и комментарии. 2003. 2 декабря. № 223 (1528). С. 7.
444. Вчера, в 8 час. вечера прошел по Васильковской до Крещатика первый пассажирский вагон <...> // Киевлянин. 1891. 19 июля. № 157. С. 2.
445. Вчера в 7 часов утра <...> // Киевское слово. 1891. 31 июля. № 1302. С. 2.
446. Вчера, 20 сентября, Киевская городская дума постановила <...> // Киевлянин. 1910. 21 сентября. № 261. С. 3.
447. Вчера на Шулявской и Б. Владимирской улицах <...> // Киевлянин. 1895. 29 января. № 29. С. 2.
448. Вчера открылось движение вагонов электрической дороги <...> // Киевлянин. 1895. 2 ноября. № 303. С. 3.
449. Вчера, 30 апреля, открыто движение по Киево-Святошинской линии // Киевлянин. 1900. 1 мая. № 120. С. 2.
450. Выкуп городом трамвайной ветки // Киевская мысль. 1915. 11 июня. № 160. С. 3.
451. Выкуп демиевского трамвая // Киевлянин. 1916. 19 июля. № 198. С. 3.
452. Г. директор политехнического института обратился к г. киевскому губернатору с просьбой поддержать ходатайство правления киево-святошинского трамвая <...> // Киевская мысль. 1909. 17 февраля. № 48. С. 3.
453. Главные мастерские коммунального трамвая им. Домбаля // Пролетарская правда. 1923. 31 июля. № 172 (587). С. 4.
454. Главные трамвайные мастерские // Киевский пролетарий. 1921. 5 мая. № 96. С. 2.
455. Голубі експреси мчать через Дніпро // Вечірній Київ. 1965. 6 листопада. № 263 (6512). С. 1.
456. Город і трамвай // Рада. 1911. 30 января (12 лютого). № 24. С. 3.

457. Городская железная дорога // Киев, 1916. 12 июня. № 870. С. 4.
458. Городская железнодорожная ветка Киев – Вита-Литовская // Киевлянин. 1916. 20 декабря. № 352. С. 2.
459. Городская управа предложила правлению <...> // Киевлянин. 1893. 3 апреля. № 91. С. 2.
460. Городские дачи // Киевская газета. 1902. 27 февраля. № 58. С. 3.
461. Городской трамвай // Киевлянин. 1919. 25 октября. № 51. С. 2.
462. Дарунок метробудівців // Вечірній Київ. 1981. 21 грудня. № 291 (11409). С. 3.
463. Дачи // Киевская газета. 1901. 23 апреля. № 111. С. 4.
464. Дачи в городском лесу // Киевлянин. 1893. 14 августа. № 223. С. 2.
465. Дачи “Святошин” // Киевлянин. 1901. 3 мая. № 121. С. 5.
466. Дачная железная дорога по Житомирскому шоссе // Киевлянин. 1896. 9 февраля. № 40. С. 3.
467. Дачная линия // Киевлянин. 1899. 7 октября. № 277. С. 3.
468. Дачная линия городской железной дороги // Киевлянин. 1896. 21 декабря. № 352. С. 2.
469. Дачные линии трамвая // Пролетарская правда. Киев, 1923. 17 мая. № 109 (524). С. 2.
470. Дачный трамвай // Киевская газета. 1901. 18 января. № 18. С. 3.
471. 23-й автобусный // Вечірній Київ. 1970. 25 лютого. № 46 (7825). С. 1.
472. Две центральные магистрали Киева — улицы Саксаганского и Жилянская — стали дорогами с односторонним движением // Факты и комментарии. 2007. 27 октября. № 197 (2478). С. 15.
473. Движение конки по Игоревской ул[ице] <...> // Киевское слово. 1893. 18 апреля. № 1888. С. 2.
474. Движение трамвая // Киевлянин. 1906. 6 января. № 6. С. 4.
475. Дела городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 28 октября. № 298. С. 3.

476. Демиєвка // Києвлянин. 1887. 17 октября. № 224. С. 2.
477. Демиєвка, Киевского уезда // Києвлянин. 1910. 26 апреля. № 114. С. 3.
478. Демиєвский трамвай // Киевская мысль. 1908. 15 декабря. № 347. С. 2.
479. Демиєвский трамвай // Киев. 1915. 1 ноября. № 652. С. 4.
480. День отдачи долгов преподнесли киевлянам как помпезный праздник мэра столицы и Президент Украины // Киевские ведомости. 1997. 29 декабря. № 291. С. 3.
481. Дирекція трамвайного тресту повідомляє <...> // Більшовик. 1937. 10 червня. № 132 (1254). С. 4.
482. Для кого существует рабочий трамвай // Киевский пролетарий. 1921. 12 июля. № 152. С. 2.
483. До відкриття Ланцюгового мосту // Більшовик. 1925. 10 травня. № 104 (1299). С. 3.
484. До відкриття Соломенської лінії // Більшовик. 1923. 11 листопада. № 256 (858). С. 3.
485. До відома пасажирів // Вечірній Київ. 1985. 24 травня. № 118 (12433). С. 4.
486. До відома пасажирів // Вечірній Київ. 1989. 12 травня. № 109 (13624). С. 4.
487. До Оболоні — експресами метро! // Вечірній Київ. 1980. 20 грудня. № 291 (11109). С. 1.
488. До Осокорків — навпрошки // Хрещатик. 1992. 30 грудня. № 249. С. 2.
489. До пятисот человек биржевых извозчиков <...> // Киевское слово. 1891. 21 ноября. № 1389. С. 3.
490. До реорганізації трамваю // Вісти київського губревкому. 4 [1920]. 24 листопада. № 14 (259). С. 2.
491. До Червоної площі — експресами метро! // Вечірній Київ. 1976. 18 грудня. № 295 (9905). С. 3.

492. До фінішу — шість кілометрів // Вечірній Київ. 1972. 13 жовтня. № 240 (8631). С. 1.
493. Дороговизна дров в Києве все возрастает // Киевское слово. 1893. 19 ноября. № 2102. С. 2.
494. Дрова для Києва // Киев. 1916. 11 ноября. № 1017. С. 4.
495. Друга дільниця метро відкрита! // Вечірній Київ. 1963. 5 листопада. № 263 (5897). С. 1.
496. Дьяконов В. К. На швидкісній лінії // Міське господарство України. 1979. № 4 (69). С. 29.
497. Експрес вирушає в путь // Вечірній Київ. 1984. 10 травня. № 106 (12121). С. 1.
498. Експрес № 1020 рушив. Відкрито лінію Слобідка – Бровари // Більшовик. 1934. 11 листопада. № 220 (475). С. 4.
499. Експреси йдуть до “Комсомольської” // Вечірній Київ. 1968. 4 жовтня. № 234 (7402). С. 1.
500. Електрички на вулицях // Вечірній Київ. 1973. 12 січня. № 11 (8707). С. 2.
501. Електричні вагони до Микольської Слобідки // Пролетарська правда. 1926. 16 вересня. № 213 (1523). С. 5.
502. Есть в Києве места, где еще не ступала нога журналиста // Сегодня. 2001. 9 октября. № 226. С. 4.
503. Еще одна победа (Открытие лукьяновского трамвайного парка) // Пролетарская правда. 1922. 6 августа. № 176 (289). С. 5.
504. Жалобы на конку // Киевлянин. 1892. 9 февраля. № 39. С. 2.
505. Железная дорога Вита-Литовская – Киев // Борьба. Киев, 1919. 18 апреля. № 54. С. 4.
506. Железнодорожная линия Киев – Житомир // Киевлянин. 1901. 2 января. № 2. С. 4.
507. З 10 жовтня для спроби <...> // Вечірній Київ. 1958. 7 жовтня. № 236 (2263). С. 4.

508. З днем народження, “Піонерська”! // Вечірній Київ. 1979. 6 грудня. № 279 (10797). С. 1.
509. За єдиним тарифом // Вечірній Київ. 1958. 12 грудня. № 290 (2317). С. 1.
510. За новим маршрутом // Вечірній Київ. 1959. 15 серпня. № 192 (2525). С. 1.
511. Завтра на столичном Краснозвездном проспекте откроют 42-й троллейбусный маршрут // Факты и комментарии. 2004. 27 мая. № 93 (1641). С. 10.
512. Завтра підуть трамваї // Боротьба. 1920. 2 квітня. № 73. С. 2.
513. Закладка конно-железной дороги // Киевлянин. 1891. 19 июня. № 133. С. 2.
514. Заміна трамвайного руху автобусним // Більшовик. 1924. 12 вересня. № 207 (1105). С. 4.
515. Запуск киевской городской электрички перенесен на 2 сентября // Факты и комментарии. 2009. 1 сентября. № 157 (2925). С. 1.
516. Заседание думы // Киевлянин. 1893. 18 июля. № 196. С. 2–3.
517. Заседание думы // Киевлянин. 1893. 30 октября. № 300. С. 3.
518. Заседание думы // Киевское слово. 1889. 19 августа. № 750. С. 2.
519. Заседание думы // Киевское слово. 1899. 7 февраля. № 3980. С. 3–4.
520. Заседание думы // Киевское слово. 1899. 8 февраля. № 3981. С. 2–3.
521. Заслужена “вісімка”! // Прапор комунізму. 1987. 16 грудня. № 288 (2987). С. 4.
522. Заявление дачевладельцев урочища Пуца-Водица // Киевлянин. 1900. 3 сентября. № 244. С. 4.
523. Заявление 20 гласных о пересмотре состоявшегося решения городской думы // Киевлянин. 1895. 13 октября. № 283. С. 3.
524. Здраслуй, “Ленінська”! // Вечірній Київ. 1987. 7 листопада. № 256 (13171). С. 1–2.
525. Зимнее сообщение с городским дачным посёлком // Киевлянин. 1903. 11 декабря. № 342. С. 3.

526. Злоба на конку // Киевское слово. 1891. 25 июля. № 1297. С. 3.
527. Зміна трамвайних маршрутів // Пролетарська правда. 1926. 23 грудня. № 297 (1607). С. 5.
528. Зміна трамвайних маршрутів // Більшовик. 1935. 2 листопада. № 253 (769). С. 4.
529. Зміна трамвайного маршруту № 8 // Більшовик. 1936. 9 березня. № 56 (874). С. 3.
530. Знайти винуватців аварії // Більшовик. 1937. 3 травня. № 100 (1222). С. 4.
531. Зустріч під землею // Вечірній Київ. 1958. 3 вересня. № 207 (2234). С. 1.
532. Из Киева, на Подоле <...> // Паровоз. 1869. 14 января. № 5. С. 2.
533. Из Пущи-Водицы уберут трамвай // Деловая столица. 2004. 15 ноября. № 46 (184). С. 30.
534. Изменение на линии Киев – Дарница // Киевский пролетарий. 1926. 14 октября. № 237 (399). С. 3.
535. Изменение тарифа на автоторной линии Киев – Дарница // Киевский пролетарий. 1926. 19 февраля. № 40 (202). С. 5.
536. Иск к городской железной дороге // Киевлянин. 1894. 15 января. № 15. С. 2.
537. Иск к правлению общества Киевской городской железной дороги о переборе платы за проезд по линиям этой дороги // Киевлянин. 1897. 5 ноября. № 306. С. 3.
538. Иск к правлению общества Киевской городской железной дороги о переборе платы за проезд по линиям этой дороги // Киевлянин. 1898. 27 февраля. № 58. С. 4.
539. І ось минуло три роки... // Київська правда. 1950. 21 листопада. № 232 (7759). С. 3.
540. К автобусному движению // Киевлянин. 1913. 17 ноября. № 317. С. 5.
541. К автобусному движению в Киеве // Киевлянин. 1913. 11 октября. № 280. С. 3.

542. К автобусному сообщению в Киеве // Киевлянин. 1913. 7 июня. № 155. С. 3.
543. К благоустройству городского дачного поселка // Киевлянин. 1902. 13 августа. № 222. С. 3.
544. К благоустройству дачного поселка в Пуще-Водице // Киевлянин. 1904. 14 августа. № 224. С. 4.
545. К введению в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. 1913. 28 февраля. № 59. С. 4.
546. К возобновлению движения Святошинского трамвая // Коммунист. 1920. 26 июня. № 109. С. 2.
547. К вопросу о введении в Киеве автобусного движения // Киевлянин. 1910. 4 июня. № 153. С. 3.
548. К вопросу о выкупе гор. Киевом городской железной дороги // Киевлянин. 1913. 3 мая. № 121. С. 3.
549. К вопросу о киевской конке // Киевское слово. 1891. 1 марта. № 1185. С. 4.
550. К вопросу о присоединении Демиевки к городу // Киевлянин. 1902. 11 сентября. № 251. С. 2–3.
551. К вопросу о присоединении Демиевки к городу // Киевлянин. 1902. 12 сентября. № 252. С. 3.
552. К вопросу о проведении новых линий городских железных дорог // Киевлянин. 1898. 23 октября. № 293. С. 3.
553. К вопросу о святошинском трамвае // Киевлянин. 1899. 15 октября. № 285. С. 3.
554. К вопросу о трамвайном движении // Знамя труда. 1917. 24 мая. № 51. С. 2.
555. К вопросу о центральном железнодорожном вокзале в Киеве // Киевлянин. 1895. 26 сентября. № 266. С. 3.

556. К вопросу постройки линии трамвая Киев – Слободка – Дарница и Бровары // Киевлянин. 1910. 13 октября. № 283. С. 3.
557. К выкупу демиевского трамвая // Киев. 1916. 12 февраля. № 752. С. 4.
558. К выкупу демиевского трамвая // Киевлянин. 1916. 22 июля. № 201. С. 3.
559. К дальнейшей судьбе автобусного движения в г. Киеве // Киевлянин. 1914. 10 октября. № 280. С. 3.
560. К движению городских автобусов // Киевлянин. 1913. 29 июня. № 177. С. 3.
561. К делам трамвая Киев – Дарница // Киевлянин. 1913. 13 марта. № 72. С. 3.
562. К нападению на кондуктора трамвая // Киевлянин. 1906. 10 сентября. № 250. С. 4.
563. К ограблению дачного поезда // Киевлянин. 1906. 29 июля. № 207. С. 3.
564. К открытию движения вагонов трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1911. 11 июня. № 159. С. 3.
565. К постройке дач в городском лесу // Киевлянин. 1897. 17 мая. № 135. С. 3.
566. К постройке Демиевской железной дороги // Киевлянин. 1906. 21 августа. № 230. С. 2–3.
567. К постройке Зверинецкой линии // Киевлянин. 1909. 17 июля. № 195. С. 3.
568. К постройке Киево-Житомирской электрической железной дороги // Киевлянин. 1898. 2 июля. № 180. С. 3.
569. К постройке Киево-Святошинского рельсового пути // Киевлянин. 1899. 10 октября. № 290. С. 3–4.
570. К постройке линии трамвая Киев – Слободка – Бровары – Дарница // Киевлянин. 1911. 24 марта. № 83. С. 3.
571. К постройке подъездного железнодорожного пути к Киеву // Киевлянин. 1898. 1 апреля 1898. № 91. С. 3.
572. К постройке трамвая в Дарницу // Киевлянин. 1911. 17 апреля. № 105. С. 4.

573. К постройке трамвая Киев – Бровары – Дарница // Киевлянин. 1911. 22 августа. № 231. С. 2.
574. К проведению вторых путей городской дороги в дачный поселок в Пушче-Водице // Киевлянин. 1906. 15 апреля. № 103. С. 3.
575. К проведению вторых рельсовых путей в Пушчу-Водицу // Киевлянин. 1907. 23 июня. № 171. С. 3.
576. К проведению конно-железной дороги по Демиевке // Киевлянин. 1908. 25 ноября. № 327. С. 3.
577. К продлению Святошинского трамвая до Галицкого базара // Киевлянин. 1915. 12 июня. № 159. С. 4.
578. К прокладке вторых путей в Пушчу-Водицу // Киевлянин. 1908. 5 июля. № 184. С. 2.
579. К прокладке новых линий городской железной дороги // Киевлянин. 1897. 2 апреля. № 92. С. 3.
580. К развитию сети Киевских городских железных дорог // Киевлянин. 1897. 24 апреля. № 112. С. 2.
581. К секвестру святошинского трамвая // Киевская мысль. 1915. 29 января. № 29. С. 2.
582. К сооружению на Демиевке линии электрической железной дороги // Киевлянин. 1910. 6 июня. № 155. С. 4.
583. К составлению инвентаря общества Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1909. 25 июля. № 203. С. 3.
584. К тарифным недоразумениям из-за дачной линии // Киевлянин. 1903. 28 сентября. № 268. С. 3.
585. К увеличению платы за проезд по Святошинскому трамваю // Киевлянин. 1914. 5 декабря. № 336. С. 3.
586. К увеличению трамвайного тарифа // Большевик. 1919. 21 мая. № 33. С. 1.
587. К упорядочению сообщения со Святошино // Киевлянин. 1908. 17 июля. № 196. С. 3.

588. К устройству автобусного движения в Киеве // Киевлянин. 1910. 1 июня. № 150. С. 3.
589. К устройству в Киеве автобусного движения // Киевлянин. 1912. 16 декабря. № 348. С. 4.
590. К устройству в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. 1912. 10 января. № 10. С. 3.
591. К устройству в Киеве правильного омнибусно-автомобильного сообщения // Киевлянин. 1910. 5 марта. № 64. С. 3.
592. К устройству водолечебного заведения в городском дачном поселке // Киевлянин. 1904. 21 июля. № 200. С. 3.
593. К устройству дачной линии в городской лес // Киевлянин. 1900. 30 апреля. № 119. С. 3.
594. К устройству конно-железной дороги // Киевское слово. 1888. 17 ноября. № 535. С. 2.
595. К устройству линии трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1910. 24 июля. № 202. С. 3.
596. К устройству подземной железной дороги в Киеве // Киевлянин. 1916. 6 декабря. № 338. С. 4.
597. К устройству трамвайных веток // Киев. 1915. 24 октября. № 644. С. 4.
598. К устройству электрического трамвая между Киевом, Дарницей и Броварами // Киевское слово. 1903. 5 августа. № 5597. С. 2.
599. К учреждению артиллерийского училища в Киеве // Киевлянин. 1913. 3 мая. № 121. С. 3.
600. К эксплуатации демиевского трамвая // Киевлянин. 1911. 28 июля. № 206. С. 3.
601. Как город подвел метро к... самозахватным дачам. А может, и к загородным домам элиты // Киевские ведомости. 1996. 22 июня. № 119 (938). С. 1, 8.

602. Как двинуть трамвай? // Киевский пролетарий. 1921. 13 января. № 12. С. 45.
603. Как “умирал” трамвай на мосту Патона // Сегодня. 2004. 11 июня. № 128 (1772). С. 5.
604. Катастрофа в Киеве // Киевская мысль. Утренний выпуск. 1918. 7 июня (25 мая). № 69. С. 1–2.
605. Катастрофа на Александровской линии городской железной дороги // Киевлянин. 1917. 19 мая. № 121. С. 2.
606. Катастрофическое положение трамвая // Киевская мысль. 1918. 4 августа (22 июля). № 129. С. 2.
607. Катастрофическое положение трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 4 октября (21 сентября). № 119. С. 3.
608. Качель, а не вагон // Киевский пролетарий. 1927. 4 октября. № 226 (690). С. 4.
609. Квартирная спекуляция // Заря. 1919. 13 января. № 5. С. 4.
610. Киев. 20-го октября 1869 г. // Паровоз. 1869. 20 октября. № 112. С. 1.
611. Киевская хроника. 12 января 1869 // Паровоз. 1869. 12 января. № 4. С. 2.
612. Киев. 18 февраля, 1869 г. // Паровоз. 1869. 18 февраля. № 20. С. 1–2.
613. Киев. 5 января, 1869 г. // Паровоз. 1869. 5 января. № 2. С. 1–2.
614. Киевских станций метрополитена прибавилось // Газета по-киевски. 2008. 24 мая. № 116 (1214). С. 8.
615. “Когда трамвай покатился с горы, я увидел между рельсами тормозной башмак и, подхватив его, помчался догонять вагон” // Факты и комментарии. 2010. 30 марта. № 57 (3068). С. 8.
616. Контора экипажей Светланина <...> // Паровоз. 1869. 24 октября. № 114. С. 3.
617. Корпуса военного инженеров капитан Де Струве <...> // Паровоз. 1870. 6 марта. № 22. С. 2.
618. Киев. 11 марта 1870 г. // Паровоз. 1870. 11 марта. № 24. С. 1.

619. Киев – Житомир // Последние новости (утренние). Киев, 1918. 4 мая (21 апреля). № 5008. С. 2.
620. Киев – Никольская Слободка // Киевский пролетарий. 1926. 22 мая. № 115 (277). С. 4.
621. Киев – Святошин // Киевское слово. 1903. 17 сентября. № 5640. С. 2.
622. Киево-Святошинская железная дорога // Киевлянин. 1901. 29 апреля. № 117. С. 3.
623. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 13 сентября. № 200. С. 1.
624. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 4 октября. № 215. С. 1.
625. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 5 ноября. № 240. С. 1.
626. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 4 декабря. № 263. С. 1.
627. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 января. № 5. С. 1.
628. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 февраля. № 36. С. 1.
629. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 марта. № 65. С. 1.
630. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 апреля. № 95. С. 1.
631. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 мая. № 123. С. 1.
632. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 3 июня. № 152. С. 1.
633. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 30 июня. № 179. С. 1.

634. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 июля. № 183.
С. 1.
635. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 августа. № 214.
С. 1.
636. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 2 сентября.
№ 243. С. 1.
637. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 10 сентября.
№ 250. С. 1.
638. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 октября.
№ 275. С. 1.
639. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 ноября. № 306.
С. 1.
640. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 3 декабря.
№ 335. С. 1.
641. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 января. № 5.
С. 1.
642. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 февраля. № 35.
С. 1.
643. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 марта. № 63.
С. 1.
644. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 апреля. № 93.
С. 1.
645. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 мая. № 123.
С. 1.
646. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 июня. № 152.
С. 1.
647. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 июля. № 181.
С. 1.

648. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 августа. № 213. С. 1.
649. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 сентября. № 243. С. 1.
650. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 октября. № 273. С. 1.
651. Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1895. 31 января. № 31. С. 4.
652. Киевская губернская управа по делам земского хозяйства <...> // Киевлянин. 1907. 24 февраля. № 55. С. 1.
653. Киевская губернская управа по делам земского хозяйства <...> // Киевская мысль. 1907. 24 февраля. № 39. С. 1.
654. Киевская губернская управа по делам земского хозяйства <...> // Киевские губернские ведомости. 1907. 27 февраля. № 24. С. 5.
655. Киевская губернская управа по делам земского хозяйства <...> // Киевский голос. 1907. 25 февраля (10 марта). № 55. С. 1.
656. Киевская губернская управа по делам земского хозяйства <...> // Санкт-Петербургские ведомости. 1907. 27 февраля (12 марта). № 46. С. 1.
657. Киевский трамвай // Русь. 1919. 7 сентября. № 23. С. 2.
658. Киевский трамвай // Киевская жизнь. 1919. 21 ноября. № 69. С. 2.
659. Киевский электрический трамвай // Электричество. 1893. № 8. С. 128.
660. Київ крокує // Вечірній Київ. 1964. 18 січня. № 15. С. 2.
661. Київ у майбутньому // Київська правда. 1945. 13 жовтня. № 202 (6430). С. 4.
662. Київське трамвайно-тролейбусне управління доводить до відома <...> // Київська правда. 1951. 25 травня. № 102 (7889). С. 4.
663. Київський трамвай відзначає свій 50-річний ювілей (1892–1942) // Нове українське слово. 1942. 17 травня. № 112. С. 4.

664. Київський трамвай на піднесенні // Пролетарська правда. 1933. 14 травня. № 98 (3410). С. 2.
665. Київський троллейбус в історії і перспективі // Всеукраїнська технічна газета. 2005. 22 вересня. С. 6–7.
666. Київському трамваю — 60 років // Вечірній Київ. 1952. 14 червня. № 140 (320). С. 3.
667. Кільцеві маршрути // Більшовик. 1935. 29 вересня. № 225 (741). С. 4.
668. Ко дню Киева в столице откроются новые троллейбусный и трамвайный маршруты // Факты и комментарии. 2000. 16 мая. № 86 (0663). С. 10.
669. Когда же метро “дотянется” до наших выселок? — спрашивают киевляне у властей города // Факты и комментарии. 1997. № 40 (0042). С. 10.
670. Комиссия по устройству дач в городском лесу <...> // Киевлянин. 1894. 14 июля. № 192. С. 2.
671. Коммунальные предприятия // Коммунист. 1920. 28 января. № 31. С. 2.
672. Коммунальные предприятия // Коммунист. 1920. 1 февраля. № 35. С. 2.
673. Коммуноотдел, подумай о рабочих // Пролетарская правда. 1922. 21 октября. № 240 (353). С. 4.
674. Кондуктор-хулиган // Киевская мысль. 1912. 12 июля. № 191. С. 2.
675. Кондукторша № 509 // Южная копейка. 1916. 14 октября. № 2114. С. 2.
676. Конка // Киевлянин. 1891. 30 июля. № 165. С. 2.
677. Конка // Киевлянин. 1891. 8 августа. № 172. С. 2.
678. Конка // Киевское слово. 1891. 17 сентября. № 1338. С. 2.
679. Конкуренція чи неоголошена війна? // Вечірній Київ. 1997. 9 серпня. № 169 (15823). С. 2.
680. Контора автобусного сообщения Киев – Житомир <...> // Киевская мысль. 1915. 28 марта. № 86. С. 1.
681. Контролер... з трояндою в петлиці // Вечірній Київ. 1992. 10 червня. № 112 (14476). С. 1.

682. Контролери поки що потрібні // Вечірній Київ. 1991. 12 червня. № 111 (14226). С. 2.
683. Корреспонденция // Электричество. 1880. № 5. С. 84.
684. Краще менше, та краще // Вечірній Київ. 1991. 4 жовтня. № 191 (14306). С. 1.
685. Кризис киевского городского самоуправления. Уголь для трамвая // Новости дня. 1918. 5 октября. № 20. С. 3.
686. Кризис киевского городского самоуправления. Последнее заседание гор[одской] думы // Новости дня. 1918. 6 октября. № 21. С. 3.
687. Кровавое происшествие // Киевлянин. 1913. 3 августа. № 211. С. 3.
688. Кровавые события на Лыбеди // Киевская мысль. 1917. 21 октября. № 254. С. 2.
689. Крупная кража в вагоне Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 16 апреля. № 104. С. 3.
690. Кто меньше? // Вечер. 1918. 17 октября. № 9. С. 5.
691. Лазня чи трамвай. Кілька пропозицій Трамвайному трестові // Більшовик. 1936. 3 липня. № 153 (971). С. 4.
692. Лесная комиссия, осматривавшая 8 августа городской лес <...> // Киевлянин. 1893. 10 августа. № 219. С. 2.
693. Лишняя ветка городск[ой] ж[елезной] дороги // Киевлянин. 1892. 9 октября. № 280. С. 2.
694. Льготы по оплате коммунальных услуг // Пролетарская правда. 1923. 28 сентября. № 221. С. 1.
695. Маршрут трамвая продовжено // Вечірній Київ. 1970. 13 січня. № 9 (7788). С. 1.
696. Маршрути дальні і близькі // Вечірній Київ. 1970. 19 січня. № 14 (7793). С. 3.
697. Маршрути залишилися — проблеми теж // Вечірній Київ. 1991. 5 листопада. № 212 (14327). С. 2.

698. Маршрутка прямує в Африку // Свобода. 2007. 25–31 грудня. № 48–49 (363–364). С. 7.
699. Междугородное автобусное сообщение // Киевский пролетарий. 1925. 9 сентября. № 68. С. 5.
700. Месячные трамвайные билеты для дачников // Киевский пролетарий. 1926. 27 мая. № 119 (281). С. 4.
701. Метро відкрито! // Вечірній Київ. 1960. 6 листопада. № 266 (4982). С. 1.
702. Метро, день завтрашній // Вечірній Київ. 1969. 15 лютого. № 39 (7512). С. 2.
703. Метро крокує на Виставку // Вечірній Київ. 1972. 25 травня. № 120 (8511). С. 2.
704. Метро на Троєцину — уже реальність // Свободная трибуна (спецпроект “Газеты по-киевски”). 2008. 23 мая. № 24. С. 3 (15).
705. Метрополітенівський мільйон // Вечірній Київ. 1965. 10 листопада. № 265 (6514). С. 1.
706. Метростроевцы все-таки успели // Киевские ведомости. 1994. 29 декабря. № 248. С. 1–2.
707. Михайлівський узвіз // Нове українське слово. 1942. 18 квітня. № 87 (102). С. 4.
708. Між двома з'їздами // Київський трамвайник. 1939. 11 березня. № 19 (568). С. 1.
709. Мнимый студент // Киевлянин. 1897. 4 октября. № 274. С. 2.
710. Московський міст діє! // Вечірній Київ. 1976. 4 грудня. № 284 (4894). С. 1–2.
711. “Мото-трамвай” // Последние новости: утренние. 1917. 13 сентября. № 4682. С. 4.
712. Мото-трамвай Дарница – Борисполь // Киевская мысль. 1914. 15 мая. № 132. С. 6.

713. Мототрамвайные бои // Киевский пролетарий. 1926. 17 февраля. № 38 (200). С. 4.
714. Мчать голубі експреси // Вечірній Київ. 1970. 1 червня. № 125 (7904). С. 1.
715. Мы получили по телеграфу из Курска <...> // Киевлянин. 1869. 26 августа. № 100. С. 2.
716. На вулиці й під вулицею. Як розвиватись громадському транспорту столиці України в одинадцятій–дванадцятій п'ятирічках? // Вечірній Київ. 1980. 30 липня. № 176 (10994). С. 2.
717. На Демиевке в настоящее время местная полиция занята проверкой прав на жительство евреев <...> // Киевлянин. 1893. 16 октября. № 286. С. 2.
718. На днях в городскую управу поступило от правления городской железной дороги уведомление <...> // Киевлянин. 1894. 10 сентября. № 250. С. 2.
719. На днях состоялось общее собрание акционеров <...> // Киевское слово. 1893. 23 июня. № 1953. С. 2.
720. На Михайловской улице свезены уже рельсы для укладки нового пути городской дороги // Киевлянин. 1895. 8 октября. № 278. С. 2.
721. На міській залізниці // Українське слово. 1941. 14 листопада. № 57. С. 4.
722. На міських маршрутах // Вечірній Київ. 1962. 6 квітня. № 82 (5411). С. 3.
723. На первой неделе великого поста <...> // Киевское слово. 1891. 2 марта. № 1186. С. 3.
724. На столичных улицах Горького и Красноармейской введено одностороннее движение // Факты и комментарии. 2008. 20 мая. № 89 (2612). С. 1.
725. На трамвае // Киевская мысль. 1913. 16 января. № 16. С. 3.
726. На Троещине запустили скоростной трамвай // Комсомольская правда в Украине. 2012. 25 октября. № 237 (4231/25626). С. 5.
727. Найстаріший в країні. Київському трамваю — 70 років // Вечірній Київ. 1962. 14 червня. № 139 (5468). С. 1.

728. Направление линии городской железной дороги к церкви св. Федора // Киевлянин. 1900. 11 марта. № 71. С. 2.
729. Народження нової траси // Вечірній Київ. 1990. 2 січня. № 1 (13816). С. 1.
730. Наступна станція — “Героїв Дніпра” // Вечірній Київ. 1982. 7 листопада. № 255 (11673). С. 2.
731. Начало автобусного движения в Киеве // Киевлянин. 1913. 2 июня. № 151. С. 4.
732. Национализация трамвая // Киевский Коммунист – Київський Коммуніст. 1919. 4 марта. № 32 (40). С. 3.
733. Национализация трамвая // Борьба. 1919. 27 апреля. № 60. С. 3.
734. Наші жовтини (Гол[овні] майстерні Комтрамваю ім. Домбаля) // Більшовик. 1924. 4 березня. № 53 (951). С. 3.
735. Не помилки, а шкідництво. Ліквідувати наслідки ворожих дій на київському трамваї // Більшовик. 1937. 27 лютого. № 47 (1169). С. 2.
736. Недоразумения между городским управлением и обществом городской железной дороги // Киевлянин. 1914. 26 сентября. № 266. С. 3.
737. Недостаточность подвижного состава на городской дачной линии // Киевлянин. 1906. 18 апреля. № 106. С. 3.
738. Незабаром відновиться тролейбусний рух // Українське слово. 1941. 22 жовтня. № 37. С. 4.
739. Незручності тимчасові // Вечірній Київ. 1987. 28 березня. № 73 (12988). С. 3.
740. Несколько слов о взаимных отношениях городского управления и общества городской железной дороги // Киевлянин. 1895. 19 сентября. № 259. С. 3.
741. Несчастный случай // Киевский пролетарий. 1926. 24 июня. № 142 (304). С. 4.
742. Неутвержденное повышение тарифа // Молва. 1919. 4 (17) ноября. № 19. С. 3.

743. Низкопольные автобусы-“гармошки” и троллейбусы большой и сверхбольшой вместимости через несколько лет заменят в столице устаревший подвижной состав // Факты и комментарии. 2003. 5 февраля. № 226 (1327). С. 10.
744. Нічний рух вагонів // Пролетарська правда. 1933. 30 липня. № 164 (3476). С. 4.
745. Нова колія ч. 7 // Пролетарська правда. 1926. 31 жовтня. № 252 (1562). С. 5.
746. Нова підстанція. Сполучення з Пущею-Водицею буде покращено // Більшовик. 1936. 19 березня. № 64 (882). С. 2.
747. Нова трамвайна колія // Пролетарська правда. 1936. 5 травня. № 102 (4305). С. 4.
748. Нова трамвайна колія в Києві // Київська правда. 1951. 14 січня. № 10 (7797). С. 3.
749. Нова трамвайна лінія // Київська правда. 1951. 1 травня. № 86 (7873). С. 3.
750. Новая конно-железная дорога // Киевлянин. 1908. 23 апреля. № 112. С. 3.
751. Новая линия городской железной дороги // Киевлянин. 1897. 14 августа. № 223. С. 3.
752. Новая линия городской железной дороги // Киевлянин. 1906. 27 февраля. № 58. С. 3.
753. Новая линия трамвая // Киевская газета. 1903. 13 (26) августа. № 221. С. 2.
754. Новая линия трамвая // Киевлянин. 1907. 17 ноября. № 318. С. 3.
755. Новая линия трамвая Киев – Слободка – Бровары и Дарница // Киевлянин. 1910. 18 августа. № 227. С. 3.
756. Новая трамвайная линия // Киев. 1915. 30 мая. № 497. С. 4.
757. Новая трамвайная линия // Киевский пролетарий. 1926. 6 октября. № 230 (392). С. 5.

758. Новая трамвайная линия Киев – Бровары // Киевский пролетарий. 1926. 23 ноября. № 271 (433). С. 4.
759. Новая трамвайная линия на Сталинку // Киевский пролетарий. 1926. 30 марта. № 71 (233). С. 5.
760. Новая четырехполосная магистраль выведет транспорт из центра Киева к Южному мосту, минуя Московскую площадь // Факты и комментарии. 2004. 5 февраля. № 20 (1568). С. 7.
761. Нове трамвайне кільце // Більшовик. 1935. 23 вересня. № 220 (736). С. 4.
762. Новий Київ // Відродження. 1918. 11 вересня (29 серпня). № 134. С. 3.
763. Новий маршрут // Вечірній Київ. 1985. 7 листопада. № 256 (12571). С. 3.
764. Новий маршрут київського комунального трамваю // Більшовик. 1934. 29 липня. № 141 (389). С. 4.
765. Новий тариф комунальних підприємств // Вісти Київського губревкому. 1920. 6 серпня. Ч. 168. С. 2.
766. Новини міського транспорту // Вечірній Київ. 1963. 5 листопада. № 263 (5897). С. 2.
767. Нові дарницькі маршрути // Вечірній Київ. 1965. 6 листопада. № 263 (6512). С. 4.
768. Нові трамвайні маршрути // Більшовик. 1935. 12 жовтня. № 236 (752). С. 4.
769. Нові траси метро // Київська правда. 1982. 14 березня. № 62. С. 4.
770. Новое повышение трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 24 (11) июля. № 62. С. 3.
771. Новое расписание дачных поездов в Пуща-Водицу // Киевлянин. 1904. 8 июня. № 157. С. 3.
772. Новое расписание движения автобусов // Киевский пролетарий. 1926. 8 января. № 5 (167). С. 4.
773. Новые станция метро и поликлиника открыты в Киеве в субботу // Факты и комментарии. 1997. 30 декабря. № 77. С. 5.

774. Новые трамвайные вагоны для Киева // Киевский пролетарий. 1926. 4 декабря. № 281 (443). С. 3.
775. Новые трамвайные линии // Киевский пролетарий. 1925. 23 июля. № 29. С. 4.
776. Новые трамвайные линии на Демиевке // Киевлянин. 1914. 13 апреля. № 101. С. 4.
777. Новый дачный поселок // Киевская мысль. 1909. 28 мая. № 145. С. 3.
778. Новый дачный поселок // Киевлянин. 1912. 29 апреля. № 118. С. 4.
779. Новый дачный поселок вблизи Киева // Киевлянин. 1898. 9 апреля. № 97. С. 3.
780. Новый маршрут автобусов // Киевский пролетарий. 1925. 25 декабря. № 159. С. 6.
781. Новый маршрут автобусов // Киевский пролетарий. 1926. 23 июня. № 141 (303). С. 5.
782. Новый трамвайный тариф // Киевская мысль. 1917. 3 декабря. № 287. С. 2.
783. Новый трамвайный тариф // Голос Киева. 1918. 24 (11) октября. № 136. С. 3–4.
784. Новый трамвайный тариф // Вечер. 1918. 26 октября. № 17. С. 2.
785. Новый трамвайный тариф // Голос Киева. 1918. 13 ноября. № 153. С. 3.
786. О дачах в городском лесу // Киевлянин. 1895. 11 марта. № 70. С. 3.
787. О трамвае // Голос Киева. 1918. 8 декабря (25 ноября). № 174. С. 4.
788. О чем нам пишут // Коммунист – Вісти. 1920. 11 апреля. № 92. С. 2.
789. Об автобусах // Киевский пролетарий. 1926. 3 августа. № 176 (338). С. 5.
790. Об отоплении, фонарях, жилплощади и автобусах // Киевский пролетарий. 1925. 13 декабря. № 149. С. 5.
791. Общество Киевской городской железной дороги. Расписание зимнего движения вагонов с 1-го ноября 1912 года по 1-е апреля 1913 года // Киевлянин. 1912. 3 ноября. № 305. С. 6.

792. Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 1 сентября. № 71. С. 4.
793. Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 6 сентября. № 72. С. 4.
794. Объявление // Вестник киевского губисполкома. 1923. 13 сентября. № 73. С. 3.
795. Ограбление кондуктора городской железной дороги // Киевлянин. 1907. 30 октября. № 300. С. 3.
796. Осмотр вновь сооруженных линий городской железной дороги Зверинецкой и Вокзал-Подол // Киевлянин. 1910. 13 февраля. № 44. С. 3.
797. Осмотр линии городской железной дороги в Пуцу-Водицу // Киевлянин. 1911. 15 июля. № 193. С. 3.
798. Остання збойка // Вечірній Київ. 1959. 14 грудня. № 294 (2627). С. 1.
799. Остановка трамвая // Коммунист – Коммуніст. 1919. 22 марта. № 17 (45). С. 3.
800. Ответы рабочим. Ответ трамвайщикам // Пролетарская правда. 1921. 30 сентября. № 35. С. 4.
801. Открытие Броварской линии мототрамвая // Киевский пролетарий. 1926. 19 ноября. № 268 (430). С. 5.
802. Открытие Вито-Литовской линии // Киев. 1916. 16 мая. № 844. С. 4.
803. Открытие движения вагонов на Караваевской линии городской железной дороги // Киевлянин. 1909. 18 июня. № 166. С. 3.
804. Открытие движения вагонов на линии Прорезная–Шулявка // Киевлянин. 1910. 11 декабря. № 342. С. 4.
805. Открытие движения вагонов городской железной дороги на линии Вокзал–Гавань // Киевлянин. 1910. 23 февраля. № 54. С. 3.
806. Открытие движения по новым линиям городской железной дороги // Киевлянин. 1899. 5 октября. № 275. С. 3.

807. Открытие державного университета // Новости дня. 1918. 8 октября. № 22. С. 3.
808. Открытие конки уже до известной степени <...> // Киевлянин. 1891. 1 сентября. № 190. С. 3.
809. Открытие линии железной дороги к Кадетскому корпусу // Киевлянин. 1908. 17 июля. № 196. С. 3.
810. Открытие новой линии трамвая Киев – Бровары // Киевлянин. 1913. 20 октября. № 289. С. 4.
811. Открытие новой электрической станции городской железной дороги // Киевлянин. 1894. 27 мая. № 145. С. 2.
812. Открытие трамвайного движения по линии № 5 // Киевский пролетарий. 1925. 2 июля. № 11. С. 4.
813. Открытие трамвайной линии на Соломенке // Пролетарская правда. 1923. 6 ноября. № 254 (669). С. 4.
814. Открытие электрического движения по Кирилловской линии // Киевлянин. 1896. 23 января. № 23. С. 2.
815. Открытие ячейки Святошинского трамвайного парка // Пролетарская правда. 1923. 20 июля. № 163 (578). С. 3.
816. Открытие украинского университета // Киевская мысль. 1918. 8 октября. № 180. С. 3.
817. Отчет общества Киевской городской железной дороги // Киевское слово. 1892. 27 мая. № 1566. С. 4.
818. Оштрафование общества городского трамвая // Киевлянин. 1907. 17 ноября. № 318. С. 3.
819. Памяти Д. С. Марголина // Руль. Берлин, 1925. 8 февраля. № 1272. С. 5.
820. Паровоз на конке // Киевлянин. 1892. 14 февраля. № 45. С. 3.
821. Пароходное сообщение между Киевом и Никольской слободкой // Киевлянин. 1892. 12 августа. № 222. С. 2.
822. Пасажир і автобус // Вечірній Київ. 1985. 26 березня. № 70 (12385). С. 2.

823. Пассажи́рские экипажи Светлана́на <...> // Паровоз. 1869. 11 февраля. № 17. С. 2.
824. Пассажи́рское дви́жение <...> // Кие́влянин. 1892. 2 июня. № 151. С. 2.
825. Первы́й день торго́в на аренда́ дачных участко́в // Кие́влянин. 1899. 13 октября. № 283. С. 3.
826. Первы́й электри́ческий трамвай в Росси́и // Почто́во-телеграфный журна́л. 1893. № 5. С. 466–482.
827. Первы́й электри́ческий трамвай в Росси́и // Почто́во-телеграфный журна́л. 1893. № 6. С. 549–563.
828. Первы́й электри́ческий трамвай в Росси́и // Почто́во-телеграфный журна́л. 1893. № 8. С. 703–712.
829. Первы́й электри́ческий трамвай в Росси́и // Почто́во-телеграфный журна́л. 1893. № 11. С. 997–1004.
830. Первы́й электри́ческий трамвай в Росси́и // Почто́во-телеграфный журна́л. 1894. № 3. С. 344–354.
831. Пере́ведення трамвая́ на ду́гу // Бі́льшовик. 1934. 21 грудня. № 253 (508). С. 3.
832. Пере́дача Комхо́зу торфо́разрабо́ток // Пролета́рская пра́вда. 1923. 19 дека́бря. № 290 (705). С. 4.
833. Пере́крюю́ться трамвайні́ маршру́ти мі́ста // Бі́льшовик. 1934. 29 липня. № 141 (389). С. 3.
834. Переустро́йство Бро́варско́й трамвайно́й лі́нії // Кие́вский пролетарі́й. 1926. 18 но́ября. № 267 (429). С. 3.
835. Переши́вка Святоши́нско́й трамвайно́й лі́нії // Пролета́рская пра́вда. 1923. 28 но́ября. № 254 (669). С. 4.
836. Перши́й у краї́ні // Вечі́рній Ки́їв. 1982. 17 червня. № 141 (11559). С. 4.
837. Перши́й пої́зд метро́ пройшо́в по трасі́ // Вечі́рній Ки́їв. 1960. 22 жо́втня. № 253 (4969). С. 1.

838. Перший трамвайний вагон з Миколаївської виробні // Пролетарська правда. 1927. 28 серпня. № 195 (1808). С. 5.
839. Печальное положение трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 29 (16) сентября. № 115. С. 4.
840. Письма рабочих. Нужно расследовать // Пролетарская правда. 1921. 18 сентября. № 26. С. 4.
841. Півуваги до півкільця // Вечірній Київ. 1976. 4 серпня. № 180 (9790). С. 3.
842. Підземні експреси підуть далі // Вечірній Київ. 1963. 9 березня. № 58 (5692). С. 2.
843. Пішов на Троєщину трамвай // Вечірній Київ. 1986. 7 листопада. № 256 (12871). С. 4.
844. План дач в городском лесу // Киевлянин. 1894. 1 января. № 1. С. 3.
845. Пленум Горсовета (18-го июня). Хозяйственный план коммунальных предприятий // Пролетарская правда. 1923. 19 июня. № 136 (551). С. 3.
846. По вопросу о загородных дачах в городском лесу <...> // Киевлянин. 1893. 5 ноября. № 306. С. 2.
847. По вопросу о праве жительства евреев <...> // Киевлянин. 1901. 29 апреля. № 117. С. 3.
848. По вопросу о предоставлении концессии инженеру Кривцову на постройку линий железной дороги к дачам в городском лесу <...> // Киевлянин. 1894. 7 июля. № 185. С. 2.
849. По вопросу о проведении городской железной дороги к дачам в городском лесу <...> // Киевлянин. 1894. 31 мая. № 149. С. 3.
850. По вопросу о разрешении проложения пути городской железной дороги по Михайловской ул. // Киевлянин. 1895. 1 октября. № 271. С. 3.
851. По вопросу об устройстве железной дороги, которая соединяла бы проектируемые в городском лесу дачи с Киевом <...> // Киевлянин. 1894. 3 июня. № 152. С. 2.

852. По заслугам. (Святошинский трамвай им. тов. Калинина) // Пролетарская правда. 1923. 4 августа. № 176 (591). С. 5.
853. По печерской линии городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1893. 21 октября. № 291. С. 3.
854. По підприємствах. Кого треба обвинувачувати. (Комтрампарк Домбаля) // Більшовик. 1924. 5 квітня. № 77 (975). С. 3.
855. По протекции или по недорозумению? (Авто-парк им. Фрунзе-Дарница) // Киевский пролетарий. 1927. 4 декабря. № 277 (741). С. 5.
856. Поверніть тролейбуси! // Вечірній Київ. 1990. 19 грудня. № 291 (14106). С. 2.
857. Повышение трамвайного тарифа // Последние новости : утренние. 1919. 1 февраля (19 января). № 5410. С. 3.
858. Повышение трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 4 августа (22 июля). № 72. С. 3.
859. Повышение трамвайного тарифа // Русский голос. 1918. 11 августа. № 60. С. 4.
860. Повышение трамвайного тарифа // Киевлянин. 1919. 21 сентября. № 26. С. 2.
861. Повышение трамвайного тарифа // Киевская жизнь. 1919. 17 (30) октября. № 40. С. 2.
862. Повышение трамвайной платы // Киевская мысль. 1916. 1 августа. № 213. С. 2.
863. Под хмельком // Киевский пролетарий. 1926. 18 февраля. № 39 (201). С. 2.
864. Под устройство дач в городском лесу <...> // Киевлянин. 1893. 29 июля. № 207. С. 2.
865. Подвиги трамвайных администраторов // Киев. 1916. 2 августа. № 921. С. 4.

866. Подвоз грузов мототрамваем из Дарницы // Киевская мысль. 1915. 20 марта. № 79. С. 3.
867. Подкидыш в вагоне городской жел. дороги // Киевлянин. 1897. 14 мая. № 132. С. 3.
868. Поїздом до Трипілля // Вечірній Київ. 1982. 2 січня. № 1 (11419). С. 1.
869. Поїхали! // Вечірній Київ. 1987. 1 жовтня. № 226 (13141). С. 1.
870. Пойдет ли трамвай? // Молва. 1919. 30 октября (12 ноября). № 15. С. 3.
871. Поліпшення роботи дачних колій комтрамваю // Пролетарська правда. 1926. 23 травня. № 116 (1426). С. 5.
872. Поліпшувати транспортне обслуговування // Вечірній Київ. 1990. 18 серпня. № 190 (14005). С. 1.
873. Положение киевского коммунального хозяйства. (Беседа с завкоммуноотделом, тов. В. Я. Введенским) // Пролетарская правда. 1923. 28 сентября. № 221 (636). С. 5.
874. Положение трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 20 (7) сентября. № 109. С. 3.
875. Пользование электрическим током городской железной дороги для надобностей Демиевского трамвая // Киевлянин. 1911. 8 июля. № 186. С. 4.
876. После “бури” // Киевская газета. 1903. 30 июля (12 августа). № 207. С. 3.
877. Последний трамвай // Газета по-киевски. 2004. 10 июня. № 39 (89). С. 1–2.
878. Постройка линии трамвая Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1911. 15 декабря. № 346. С. 4.
879. Постройку железнодорожной соединительной ветви между городом и дачами <...> // Киевлянин. 1894. 14 июня. № 162. С. 3.
880. Початок траси // Вечірній Київ. 1983. 23 лютого. № 44 (11759). С. 3.
881. Почему убыточен киевский трамвай // Пролетарская правда. 1923. 18 сентября. № 212 (627). С. 5.
882. Правила езды в трамваях // Русский голос. 1918. 18 сентября. № 89. С. 5.

883. Правление городской железной дороги обратилось в думу <...> // Киевлянин. 1895. 8 сентября. № 248. С. 2.
884. Правление киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1892. 31 мая. № 1570. С. 4.
885. Правление киевской городской железной дороги <...> // Киевлянин. 1892. 17 октября. № 288. С. 1.
886. Правление общества городской железной дороги постановило перенести <...> // Киевлянин. 1895. 6 октября. № 276. С. 2.
887. Правление общества киевской гор[одской] жел[езной] дор[оги] // Киевское слово. 1893. 3 февраля. № 1816. С. 1.
888. Працює 40 причіпок // Пролетарська правда. 1931. 28 березня. № 70 (2883). С. 4.
889. Предварительные изыскания <...> // Киевлянин. 1894. 14 мая. № 132. С. 2.
890. Прекращение автобусного движения // Киевлянин. 1914. 16 декабря. № 347. С. 4.
891. Прекращение движения вагонов мото-трамвая // Киевская мысль. 1916. 6 ноября. № 309. С. 2.
892. Прекращение движения на дачной линии // Киевлянин. 1902. 13 декабря. № 344. С. 3.
893. Прекращение движения по дачной линии // Киевская газета. 1901. 6 января. № 6. С. 4.
894. Прекращение трамвайного движения // Коммунист – Коммуніст. 1919. 17 июня. № 83 (111). С. 2.
895. Прекращение трамвайного движения // Коммуніст – Коммунист. 1919. 9 июля. № 102 (130). С. 2.
896. Прибув перший тролейбус // Більшовик. 1935. 9 вересня. № 208 (724). С. 4.

897. Приїхав трамвай на масив // Вечірній Київ. 1982. 7 листопада. № 255 (11673). С. 4.
898. Про автобусний маршрут № 12 // Вечірній Київ. 1952. 12 березня. № 61 (241). С. 3.
899. Про будівництво колії Пуща-Водиця – Буча // Нове українське слово. 1942. 2 червня. № 124 (139). С. 3.
900. Про зменшення вживання електрики // Більшовик. 1919. 31 грудня. № 127. С. 2.
901. Про культуру нашого побуту і звичаїв // Українське слово. 1941. 25 жовтня. № 40. С. 2–3.
902. Проба парового трамвая // Киевлянин. 1892. 9 февраля. № 40. С. 3.
903. Пробні рейси. Трамвай у Відрадному // Вечірній Київ. 1963. 2 січня. № 1 (5635). С. 1.
904. Продажа предприятия Киевской городской железной дороги // Киевлянин. 1904. 19 декабрия. № 351. С. 3.
905. Продление святошинской линии // Южная Копейка. 1916. 7 апреля. № 1927. С. 2–3.
906. Продовження тролейбусної лінії // Вечірній Київ. 1954. 27 травня. № 124 (919). С. 1.
907. Проект сметы гор. Киева на будущий год // Киевлянин. 1912. 14 декабрия. № 346. С. 3.
908. Проект устройства в городском лесу дач близок к осуществлению // Киевлянин. 1893. 23 ноября. № 324. С. 2.
909. Проляжуть наземні маршрути // Вечірній Київ. 1987. 16 березня. № 62 (12977). С. 3.
910. Протест по поводу продления святошинского трамвая // Киевская мысль. 1915. 25 мая. № 143. С. 2.
911. Прощай, старенький трамвай! // Вечірній Київ. 1987. 10 грудня. № 283 (13198). С. 4.

912. Пуца-Водица. Парк городской железной дороги // Киевское слово. 1903. 5 августа. № 5597. С. 1.
913. Пуцено тривагонні поїзди // Більшовик. 1936. 15 вересня. № 215 (1033). С. 2.
914. Переименование предприятий // Пролетарская правда. 1923. 23 июня. № 140 (555). С. 3.
915. Работа по проведению трамвайной линии Киев – Слободка – Бровары // Киевлянин. 1910. 29 августа. № 238. С. 4.
916. Работа трамвая за июль // Киевский пролетарий. 1926. 11 сентября. № 209 (371). С. 3.
917. Работы по переустройству Броварской линии трамвая // Киевский пролетарий. 1926. 12 ноября. № 262 (424). С. 5.
918. Рабочими водопровода возбуждено <...> // Пролетарская правда. 1923. 7 июня. № 126 (541). С. 3.
919. Радиорынок возле Караваевых дач в Киеве, возможно, перенесут на противоположную сторону путепровода — в район улицы Полевой // Факты и комментарии. 2004. 18 марта. № 49 (1597). С. 6.
920. Развал в городском трамвае // Киевлянин. 1919. 13 ноября. № 67. С. 2.
921. Разгрузить от транспорта площадь Победы, бульвар Шевченко и Воздухофлотский проспект в Киеве поможет новый путепровод за универмагом “Украина” // Факты и комментарии. 2004. 21 января. № 9 (1557). С. 7.
922. Расписание временного движения поездов по дачной линии “Пуца-Водица” с 1 апреля 1903 года // Киевская газета. 1903. 11 (24) июля. № 189. С. 4.
923. Распределение тарифных участков на маршрутах К. К. Т. с 1 января 1927 года // Киевский пролетарий. 1926. 31 декабря. № 303 (465). Приложение.
924. Расформирование бюро по выкупу трамвая // Голос Киева. 1918. 26 (13) мая. № 33. С. 2.

925. Расширение черты города // Пролетарская правда. 1923. 16 января. № 11 (426). С. 3.
926. Резолюция по трамвайному делу // Киевская мысль. 1918. 27 (14) ноября. № 225. С. 3.
927. Реконструкція на коліях // Вечірній Київ. 1972. 18 квітня. № 91 (8482). С. 2.
928. Робітники комтрамваю дбають про МОПР (Трампарк Шевченка) // Більшовик. 1923. 15 грудня. № 285 (887). С. 3.
929. С моста Патона уберут трамвай, говорят чиновники, но не уточняют, когда // Сегодня. 2004. 10 июня. № 127 (1771). С. 3.
930. С первым вагоном на Сталинку // Киевский пролетарий. 1926. 12 октября. № 235 (397). С. 4.
931. С 17-го июня по Крещатику и Александровской улице началось движение омнибусов // Киевлянин. 1879. 23 июня. № 74. С. 1.
932. Світло під землею // Вечірній Київ. 1960. 5 листопада. № 265 (4981). С. 1.
933. Святошинская электрическая железная дорога // Киевлянин. 1898. 19 июля. № 197. С. 3.
934. Святошинский трамвай // Южная Копейка. 1916. 5 января. № 1834. С. 3.
935. Святошинский трамвай и земство // Киевская мысль. 1913. 14 марта. № 73. С. 3.
936. Святошинский трамвай оживает // Пролетарская правда. 1923. 11 мая. № 104 (519). С. 4.
937. Сгоревший городской автобус // Киевлянин. 1914. 1 декабря. № 332. С. 3.
938. Сегодня в столице начала курсировать городская кольцевая электричка // Факты и комментарии. 2011. 4 октября. № 180 (3435). С. 1.
939. Сегодня, 20 августа, открывается движение электрических вагонов <...> // Киевлянин. 1894. 20 августа. № 229. С. 2.
940. Секвестр святошинского трамвая // Киевская мысль. 1914. 28 декабря. № 357. С. 3.

941. Сім тролейбусів // Більшовик. 1935. 15 березня. № 61 (577). С. 4.
942. Слободка // Киевская мысль. 1912. 26 апреля. № 115. С. 3.
943. Слободский трамвай // Киевская мысль. 1912. 21 июня. № 170. С. 3.
944. Слободской трамвай // Киевская мысль. 1913. 26 января. № 26. С. 3.
945. Снабжение топливом городских предприятий // Последние новости : вечерние. 1919. 3 февраля (21 января). № 5413. С. 4.
946. Снежные заносы // Киевлянин. 1901. 3 февраля. № 34. С. 2.
947. Со вчерашнего дня открыто движение электрических вагонов до Лукьяновского базара // Киевлянин. 1895. 28 июня. № 176. С. 2.
948. Со вчерашнего дня по дачной линии от Петропавловской площади до конца дачного поселка в урочище Пуца-Водица <...> // Киевлянин. 1904. 2 июня. № 151. С. 3.
949. Соединение “Пуци-Водицы” и “Бучи” рельсовым путем // Киевская газета. 1903. 25 августа (7 сентября). № 233. С. 3.
950. Сообщение по дачной линии // Киевская мысль. 1913. 8 марта. № 67. С. 3–4.
951. Сообщение с дачным поселком в городском лесу // Киевлянин. 1900. 16 декабря. № 348. С. 3.
952. Сообщение с Пущей-Водицей // Киевская мысль. 1914. 20 апреля. № 108. С. 5.
953. Сообщение с урочищем “Пуца-Водица” <...> // Киевлянин. 1902. 14 декабря. № 345. С. 3.
954. Сооружение дачной линии городской железной дороги // Киевлянин. 1899. 10 октября. № 280. С. 4.
955. Сподівайся на краще — готуйся до гіршого // Вечірній Київ. 1993. 17 лютого. № 34 (14647). С. 1.
956. Спор о трамвайном тарифе // Киевская мысль. 1918. 8 сентября (26 августа). № 157. С. 2.

957. Сталеві маршрути Оболоні // Прапор комунізму. 1978. 2 липня. № 154. С. 4.
958. Сталинка – Красная площадь. Новая трамвайная линия “А” // Киевский пролетарий. 1926. 10 октября. № 234 (396). С. 4.
959. Сталінка – Радмайдан // Більшовик. 1935. 18 січня. № 16 (532). С. 4.
960. Стало известно, что <...> // Свободная трибуна (спецпроект “Газеты по-киевски”). 2008. 23 мая. № 24. С. 3 (15).
961. Стан комунального трамваю // Більшовик. 1923. 14 вересня. № 207 (809). С. 4.
962. Станцію “Вырлица” відкрили с протекающим потолком // Сегодня. 2006. 6 марта. № 52 (2293). С. 7.
963. Станцію метро “Сырец” відкрили за 8 дней // Сегодня. 2004. 15 октября. № 233 (1877). С. 3.
964. Станция на дне озера // Киевские ведомости. 2006. 7 марта. № 49 (3717). С. 16.
965. “Страйк не метод боротьби, а форма самознищення”. Тисячі киян переконались у цьому самі // Вечірній Київ. 1993. 19 лютого. № 36 (14649). С. 1.
966. Страйк чи відмова працювати? // Вечірній Київ. 1993. 18 лютого. № 35 (14648). С. 1.
967. Суд. Дело о повышении трамвайного тарифа // Голос Киева. 1918. 26 (13) сентября. № 113. С. 4.
968. Суд над винуватцями трамвайної катастрофи // Пролетарська правда. 1939. 22 листопада. № 267 (5373). С. 4.
969. Суд над винуватцями трамвайної катастрофи // Пролетарська правда. 1939. 24 листопада. № 269 (5375). С. 4.
970. Суд. Резолюция суда по трамвайному делу // Голос Киева. 1918. 29 (16) сентября. № 115. С. 4.

971. Судебная хроника. Трамвайное дело // Киевлянин. 1906. 10 марта. № 69. С. 3.
972. Судебный процесс г. Киева с трамвайным об[щество]м // Киев. 1915. 14 августа. № 573. С. 4.
973. Сьомий кидок через Дніпро // Вечірній Київ. 1990. 26 грудня. № 296 (14111). С. 1.
974. Такса проїзду по Києво-Броварському з віткою на Дарницю мото-трамваю, затверджена п. Міністром Шляхів 6 вересня 1918 року // Державний вістник. 1918. 19 листопада. № 72. С. 5.
975. Творець трамваю // Київський політехнік. 2002. 19 вересня. С. 3.
976. Теперь жить на Сырце круто // Газета по-киевски. 2004. 15 октября. № 128 (178). С. 2.
977. Торги на дачные участки в городском лесу // Киевлянин. 1899. 14 октября. № 284. С. 3.
978. Торжество открытия трамвая на Демиевке // Киевлянин. 1911. 27 июня. № 175. С. 2.
979. Трамваем до Дарницького заводу // Пролетарська правда. 1936. 18 лютого. № 40 (4243). С. 4.
980. Трамвай // Последние новости : утренние. 1919. 2 января (20 декабря). № 5369. С. 3.
981. Трамвай // Киевская речь. 1919. 23 ноября. № 7. С. 1.
982. Трамвай // Боротьба. 1920. 20 лютого. № 40. С. 2.
983. Трамвай // Пролетарська правда. 1939. 14 квітня. № 85 (5191). С. 4.
984. Трамвай (Беседа) // Голос Киева. 1918. 12 октября (29 сентября). № 126. С. 4.
985. Трамвай Демиевка – Ржищев // Киевская мысль. 1913. 12 февраля. № 43. С. 4.
986. Трамвай для робітників // Вісти Київського губвиконкому. 1921. 5 серпня. № 206 (451). С. 2.

987. Трамвай до КРЕСу // Більшовик. 1936. 29 квітня. № 99 (917). С. 2.
988. Трамвай к военным училищам // Киев. 1915. 3 сентября. № 593. С. 1.
989. Трамвай Киев – Васильков // Киев. 1914. 1 июня. № 141. С. 5.
990. Трамвай Киев – Дарница // Киевская мысль. 1911. 25 апреля. № 113. С. 2.
991. Трамвай Киев – Дарница // Киевлянин. 1913. 13 апреля. № 103. С. 3.
992. Трамвай Киев – Дарница – Бровары // Киевская мысль. 1913. 23 мая. № 141. С. 3.
993. Трамвай Киев – Слободка // Киевская мысль. 1912. 8 сентября. № 249. С. 5.
994. Трамвай Киев – Слободка // Киевская мысль. 1912. 28 октября. № 299. С. 5.
995. Трамвай Киев – Слободка // Киевская мысль. 1912. 27 ноября. № 329. С. 3.
996. Трамвай Киев – Слободка // Киевлянин. 1912. 4 декабря. № 336. С. 3.
997. Трамвай Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 13 марта. № 73. С. 3.
998. Трамвай Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 18 ноября. № 320. С. 4.
999. Трамвай Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 7 декабря. № 339. С. 3.
1000. Трамвай Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1913. 17 января. № 17. С. 4.
1001. Трамвай Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1913. 22 мая. № 140. С. 3.
1002. Трамвай Киев – Слободка – Дарница – Бровары // Киевская мысль. 1911. 31 июля. № 209. С. 4.
1003. Трамвай Киев – Слободка – Дарница – Бровары // Киевская мысль. 1913. 14 сентября. № 254. С. 5.
1004. Трамвай Киев – Умань // Киевская мысль. 1916. 26 февраля. № 57. С. 3.
1005. Трамвай на Демиевке // Киевлянин. 1911. 30 июня. № 178. С. 2.

1006. Трамвай на тот свет // Киевские ведомости. 1996. 4 июля. № 127 (946). С. 8.
1007. Трамвай набирає швидкість // Вечірній Київ. 1972. 14 червня. № 137 (8528). С. 3.
1008. Трамвай не работает // Большевик. 1919. 15 апреля. № 5. С. 3.
1009. Трамвай номер три // Вечірній Київ. 1977. 3 січня. № 1 (9917). С. 3.
1010. Трамвай прийшов на Оболонь // Вечірній Київ. 1975. 9 жовтня. № 236 (9542). С. 1.
1011. Трамвай Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 15 мая. № 133. С. 3.
1012. Трамвай, троллейбус: сьогодні і завтра // Вечірній Київ. 1990. 3 квітня. № 76 (13891). С. 3.
1013. Трамвайная ветка и водопровод на Соломенку. (Беседа с тов. Марьясиным) // Пролетарская правда. 1923. 9 июня. № 128 (543). С. 3.
1014. Трамвайная катастрофа // Киевлянин. 1917. 1 августа. № 182. С. 2.
1015. Трамвайная линия Киев – Бровары // Киевский пролетарий. 1926. 20 ноября. № 269 (431). С. 3.
1016. Трамвайная линия Киев – Слободка – Дарница // Киевлянин. 1912. 18 октября. № 289. С. 4.
1017. Трамвайная линия Киев, Слободка, Дарница, Бровары // Киевлянин. 1910. 20 декабря. № 351. С. 4.
1018. Трамвайная линия на Никольскую Слободку // Киевский пролетарий. 1926. 22 июля. № 166 (328). С. 4.
1019. Трамвайная трагедия на Бессарабке / А. Березин // Киевские ведомости. 1995. 16 декабря. № 235 (808). С. 15.
1020. Трамвайний диспетчер одержує листа // Більшовик. 1935. 2 січня. № 2 (518). С. 2.
1021. Трамвайний маршрут № 30 // Київська правда. 1951. 16 травня. № 96 (7883). С. 2.

1022. Трамвайний рух 25–26 грудня // Пролетарська правда. 1926. 24 грудня. № 298 (1608). С. 3.
1023. Трамвайний трест доводить до відому населення <...> // Більшовик. 1935. 9 листопада. № 258 (774). С. 4.
1024. Трамвайное бедствие // Пролетарская правда. 1923. 31 октября. № 249 (664). С. 4.
1025. Трамвайное движение // Киевлянин. 1919. 29 сентября. № 33. С. 2.
1026. Трамвайное движение // Киевский пролетарий. 1926. 14 ноября. № 264 (426). С. 4.
1027. Трамвайное движение сегодня // Киевский пролетарий. 1925. 25 декабря. № 159. С. 6.
1028. Трамвайное о[бщест]во и город // Киевская мысль. 1912. 30 октября. № 301. С. 3.
1029. Трамвайное сообщение Киев – Слободка – Дарница // Киевская мысль. 1911. 28 сентября. № 268. С. 3.
1030. Трамвайное сообщение с дачными местностями усилено // Киевский пролетарий. 1926. 23 мая. № 116 (278). С. 5.
1031. Трамвайное сообщение с Пущей-Водицей // Киевская мысль. 1916. 9 августа. № 221. С. 2.
1032. Трамвайному заводів — ім'я Ф. Е. Дзержинського // Комуніст. 1935. 3 листопада. № 254 (4927). С. 4.
1033. Трамвайные дела // Киевская мысль. 1914. 21 марта. № 80. С. 5.
1034. Трамвайные дела // Киевский Коммунист – Київський Коммуніст. 1919. 15 марта. № 40 (48). С. 3.
1035. Трамвайные пути к новым военным училищам // Киев. 1915. 5 июня. № 503. С. 4.
1036. Трамвайные пути на мосту Патона демонтируют меньше чем за месяц // Газета по-киевски. 2004. 10 июня. № 39 (89). С. 2.
1037. Трамвайный процесс // Вечер. 1918. 7 октября. № 1. С. 6.

1038. Транспорт: проблеми, перспективи. Інтерв'ю на прохання читачів // Вечірній Київ. 1980. 7 серпня. № 183 (11001). С. 2.
1039. Траса тролейбусів // Більшовик. 1935. 20 червня. № 140 (656). С. 4.
1040. Траса тролейбусів // Більшовик. 1935. 24 серпня. № 196 (711). С. 4.
1041. Траси нашого міста // Вечірній Київ. 1974. 3 серпня. № 180 (9181). С. 4.
1042. Тридцятий маршрут трамвая // Вечірній Київ. 1975. 1 лютого. № 27 (9333). С. 1.
1043. Тридцять дев'ята — найдосконаліша? // Вечірній Київ. 1998. 5 січня. № 1 (15928). С. 3.
1044. Тролейбус у Києві // Більшовик. 1935. 9 березня. № 56 (572). С. 4.
1045. Тролейбусна арифметика // Вечірній Київ. 1951. 30 червня. № 26. С. 4.
1046. Тролейбусна траса // Більшовик. 1935. 30 вересня. № 226 (742). С. 4.
1047. Тупик на платформі // Вечірній Київ. 1973. 15 червня. № 139 (8835). С. 3.
1048. У вагоні ч. 813 // Українське слово. 1941. 1 листопада. № 46. С. 4.
1049. У зустрічному забої // Вечірній Київ. 1972. 10 жовтня. № 237 (8628). С. 1.
1050. У Києві. Сьогодні відкривається літні маршрути // Пролетарська правда. 1926. 18 квітня. № 88 (1398). С. 5.
1051. У трамваї // Українське слово. 1941. 10 грудня. № 78. С. 4.
1052. Убыточность трамвайного предприятия // Голос Киева. 1918. 18 (5) октября. № 131. С. 3.
1053. Увага! У зв'язку з будівництвом метрополітену <...> // Вечірній Київ. 1972. 1 вересня. № 204 (8595). С. 4.
1054. Увеличение тарифа на Киево-Святошинском трамвае // Киевлянин. 1917. 16 мая. № 118. С. 2–3.
1055. Увеличение числа дачных поездов в Пущу-Водицу // Киевлянин. 1904. 27 июля. № 206. С. 4.
1056. Упорядкувати трамвайний рух // Пролетарська правда. 1929. 29 червня. № 146 (2360). С. 4.

1057. Управление городских конных железных дорог <...> // Киевское слово. 1893. 14 октября. № 2066. С. 2.
1058. Управление киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1891. 26 октября. № 1368. С. 1.
1059. Управление киевской городской железной дороги <...> // Киевское слово. 1891. 27 ноября. № 1393. С. 1.
1060. Урочисте відкриття Соломенської трамвайної лінії // Більшовик. 1923. 15 листопада. № 259 (861). С. 3.
1061. Усі свята злились в одне // Вечірній Київ. 1984. 31 грудня. № 300 (12315). С. 2.
1062. Условия введения автобусного сообщения в Киеве // Киевлянин. 1910. 22 июня. № 170. С. 4.
1063. Успехи броварского мототрамвая // Киевский пролетарий. 1926. 27 ноября. № 275 (437). С. 3.
1064. Устройство дач // Киевлянин. 1894. 29 июля. № 207. С. 3.
1065. Устройство железной дороги к городскому лесу // Киевлянин. 1894. 14 июля. № 192. С. 2.
1066. Фунікуляр працює // Київська правда. 1943. 3 грудня. № 18. С. 4.
1067. Ходатайство владельца Демиевского трамвая // Киевлянин. 1914. 28 июня. № 176. С. 4.
1068. Ходатайство жителей Лукьяновки // Киевлянин. 1892. 20 сентября. № 261. С. 3.
1069. Ходатайство Николаевского артиллерийского училища // Киевлянин. 1916. 22 мая. № 141. С. 3.
1070. Ходатайство правления общества городской железной дороги о проложении пути по Михайловской улице // Киевлянин. 1895. 14 сентября. № 254. С. 2.
1071. Хорошие результаты (Киевский комтрамвай) // Киевский пролетарий. 1926. 7 мая. № 102 (264). С. 3.

1072. Хутір? Тільки назва лишилась // Вечірній Київ. 1958. 31 грудня. № 306 (2333). С. 4.
1073. Чи безпечно їздити трамваєм? // Вечірній Київ. 1996. 6 липня. № 129 (15510). С. 2.
1074. Чи будуватиметься в Києві метро? // Вечірній Київ. 1990. 29 жовтня. № 249 (14064). С. 1.
1075. Чи не пора дати трамвай на Липки // Пролетарська правда. 1926. 18 серпня. № 188 (1498). С. 3.
1076. 4 нових трамвайних вагони // Пролетарська правда. 1928. 16 лютого. № 40 (1952). С. 3.
1077. Швидкісна... зупинка // Вечірній Київ. 1975. 12 серпня. № 186 (9492). С. 2.
1078. Шістнадцятий змінює маршрут // Вечірній Київ. 1972. 13 вересня. № 214 (8605). С. 2.
1079. Шляхом зростання // Вечірній Київ. 1952. 21 червня. № 146 (326). С. 2.
1080. Штраф на общество городской железной дороги // Киевлянин. 1904. 5 декабря. № 337. С. 4.
1081. Ще один шляхопровід // Вечірній Київ. 1972. 18 березня. № 65 (8456). С. 4.
1082. Ще 5 вагонів з Миколаєва // Пролетарська правда. 1927. 15 листопада. № 260 (1873). С. 5.
1083. Що нам пишуть // Українське слово. 1941. 26 листопада. № 67. С. 4.
1084. Щоб пасажирам було зручно // Вечірній Київ. 1959. 29 квітня. № 101 (2434). С. 1.
1085. Эксплуатация Святошинского трамвая // Киев. 1916. 9 июля. № 897. С. 4.
1086. Электрическая дорога // Киевское слово. 1891. 11 апреля. № 1218. С. 3.
1087. Электрическая железная дорога в Киеве // Киевлянин. 1892. 23 мая. № 142. С. 2.
1088. Электрический трамвай // Киевлянин. 1891. 10 сентября. № 197. С. 2.

1089. Електротрамвай между Киевом и Слободкой // Киевский пролетарий. 1926. 16 сентября. № 213 (375). С. 4.
1090. Эти “декоративные” лифты для инвалидов // Газета по-киевски. 2006. 10 марта. № 54 (554). С. 5.
1091. Якою бути швидкісній лінії // Міське господарство України. 1979. № 3. С. 30.
1092. Якщо гра без правил... // Вечірній Київ. 1993. 23 лютого. № 38 (14651). С. 1.
1093. Toledo was hub of interurban 100 years ago // Toledo Blade : електрон. версія газ. Toledo, 2007. 27 May. URL: <https://www.toledoblade.com/frontpage/2007/05/27/Toledo-was-hub-of-interurban-100-years-ago/stories/200705270027> (дата звернення: 15.08.2018).

ЛІТЕРАТУРА

1094. Абрагамсон А. А. Городские железные дороги, их современное значение, развитие и будущность. Инж. А. Абрагамсона. Киев : Тип.-лит. Выс. утв. Т-ва И. Н. Кушнерев и К°, 1895. 48 с.
1095. Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений Правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате : за первое полугодие 1891 г. СПб : Тип. Правительствующего Сената, 1891. 485 с.
1096. Альперович Б., Зайдуллин И. “Горьковская”: впервые в практике // Метрострой. 1979. № 4. С. 2–7.
1097. Анисимов А. Л. Геростратов замысел. Киев : Курчъ, 2004. 256 с. : ил.
1098. Анисимов А. Л. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. 1. Киев : Курчъ, 2002. 383 с. : ил.
1099. Анисимов А. Л. Киев и киевляне. Я вызову любое из столетий... Кн. 2. Киев : Телеграфъ, 2003. 346 с. : ил.
1100. Анисимов А. Л. Скорбное бесчувствие : 2-е изд., перераб., испр. и доп. Киев : Скай Хорс, 2010. 232 с. : ил.

1101. Архипова С. Територіальний розвиток київського Лівобережжя в ХХ ст. // Регіональна історія України. Збірник наукових статей. Випуск 5. С. 223–232.
1102. Архипова С. Київське передмістя Солом'янка наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. // Краєзнавство. 2013. № 4 (85). С. 23–30.
1103. Астров В. Досрочный выкуп Киевской городской железной дороги. Киев : Тип. В. П. Бондаренко и П. Ф. Гнездовского. 1915. 40 с.
1104. Бахтинський Ф. Від “конки” до трамваю // Глобус. 1933. № 2. С. 15.
1105. Бейкул С. П., Брамський К. А. Київський трамвай, 1892–1992 : до сторіччя з дня пуску в експлуатацію. Київ : Будівельник, 1992. 96 с.
1106. Белый А. Е. Статистические сведения об электрических трамваях в России // Инженерное дело (Тифлис). 1912. № 10. С. 281–283.
1107. Бельгийские трамваи в России в 1912 г. // Электричество. 1913. № 8. С. 244–245.
1108. Борисенко М. В. Житло та побут міського населення України у 20–30-х рр. ХХ століття : монографія : 2-ге вид., доп. та перероб. Київ : ВД “Стилос”, 2013. 270 с.
1109. Борисенко М. В. Комунальне господарство Києва та умови життя киян в 1920 – 1930-х роках // Етнічна історія народів Європи. 2005. Вип. 19. С. 108–113.
1110. Борисенко М. В. Міський транспорт у контексті життя городян України в 30-х роках ХХ століття // Пам'ять століть. 2008. № 3 (72). С. 224–233.
1111. Брамський К. А. Випускники Харківської академії міського господарства на столичному електротранспорті. Київ, 2009. 40 с.
1112. Брамський К. А. Дарницькому трамвайному депо – 55 // Міське господарство України. 2014. № 1. С. 36–37.
1113. Брамський К. А. З історії тарифів на міському транспорті. Київ : [б. в.], 2002. 10 с.

1114. Брамський К. А. Історія електротранспорту міста Києва в особах. Київ, 2001. 60 с.
1115. Брамський К. А. Наша довгожителька. Київ, 2007. 32 с.
1116. Брамський К. А. Перший у світі тролейбусний потяг // Міське господарство України. 2013. № 4. С. 30–31.
1117. Брамський К. А. Першому в Україні київському тролейбусу 75 років // Питання історії науки і техніки. 2011. № 1. С. 64–69.
1118. Брамський К. А. Світлий розум і велич доктора Веклича // Міське господарство України. 2003. № 4. С. 44–45.
1119. Брамський К. А. Тролейбусний транспорт столиці України. Київ, 2005. 20 с.
1120. Брамський К. А. Український тролейбус починався так <...> // Міське господарство України. 2005. № 3. С. 37–40.
1121. Бюллетень Киевского отделения Всесоюзного постоянного бюро трамвайных и автобусных предприятий / ред. Ю. Ю. Струк, Л. Н. Грауэрт. Киев : Издание Киевского отделения ВТАБ, 1933. 228 с.
1122. В Киевскую Городскую Думу Киевских купцов Троицкого базара и домовладельцев Жилианской улицы прошение // Известия Киевской Городской Думы. 1885. № 11. С. 303–304.
1123. Вакар В. (Правдин В.) Накануне 1905 г. в Киеве : (Июльская стачка 1903 г.) / Истпарт ; отд. Киев. окрпарткома КП(б)У по изучению истории Окт. Революции и КП(б)У. Киев : Книгоспілка, 1925. 156 с. : ил.
1124. Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. Задержки транспорта в центрах городов и планировка города // Сучасні шляхи боротьби за безпеку дорожнього руху : збірн. матер. Міжнар. наук.-практ. конфер., 16 грудня 2004 р. Київ, 2004. С. 20–24.
1125. Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. Планировка улично-дорожньої сети и задержки транспорта // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ : КНУБА, 2003. Вип. 15. С. 28–43.

1126. Васильева А. Ю., Рейцен Е. А. О задержках движения ГОТ в зоне регулируемых перекрёстков // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния : материалы XII Междунар. (XV Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 2006 г. Екатеринбург : Комвакс, 2006. С. 98–101.
1127. Веклич В. Ф. Новые технические решения на городском электрическом транспорте. Киев : Будівельник, 1975. 60 с. : [2] ил.
1128. Веклич В. Ф. Поезд из троллейбусов МТБ-82 с управлением по системе “многих единиц” // Городское хозяйство Украины. 1967. № 2. С. 37–38.
1129. Веклич В. Ф. Эффективность применения троллейбусов с управлением по системе многих единиц. Киев : Общество “Знание” УССР, 1969. 20 с.
1130. Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. Киев : Общество “Знание” УССР, 1980. 17 с.
1131. Веклич В. Ф., Збарский Л. В., Заболотный Н. А., Пучко В. Н. Некоторые особенности электрооборудования и устройств автоматики скоростного трамвая // Наука и техника в городском хозяйстве. Киев : Будівельник, 1979. Вып. 42. С. 70–74.
1132. Водотика Т. С. Почесні громадяни Києва. 1872–1917. Київ : Варто, 2019. 224 с. : іл.
1133. Вулиці Києва : довідник / за ред. А. В. Кудрицького. Київ : “Українська енциклопедія” ім. М. П. Бажана, 1995. 352 с.
1134. Выпускники МИИТа / в 3-х томах, под ред. Б. А. Лёвина. Т. 1. 1901–1966 гг. Москва : МИИТ, 2006. 327 с.
1135. Геркен Л. П. Киевская городская электрическая железная дорога. Москва : Тип.-лит. Выс. утв. Т-ва И. Н. Кушнерев и К°, Киев. отд., 1893. 12 с.
1136. Головки Г. В., Коломиец Н. С. Киевский метрополитен. Киев : Госстройиздат УССР, 1963. 42 с. : ил.

1137. Грауерт Л. Майбутнє київського трамваю. Нові завдання, нові магістралі // Соціалістичний Київ. 1934. № 7–8. С. 16–17.
1138. Грауерт Л. Поруч з трамваем, автобусом і таксі — тролейбус // Соціалістичний Київ. 1934. № 1–2. С. 21–22.
1139. Дарниця: роки, події, люди : у 3 кн. : Кн. перша / М. Г. Гузенко, гол. редколегії, В. М. Дорошек, упоряд. Київ : Світогляд, 2014. 566 с.
1140. Дачник : Дачные местности вблизи г. Киева / описание дачных местностей состав. под ред. М. Т. Волынского. Киев : Изд. Ф. Л. Иссерлиса и К°, 1909. 193 с.
1141. Дело г. Киева с Обществом Городской железной дороги о выкупе предприятия Общества. Киев : Тип. 2-й Артели, 1915. Вып. 1. 599 с.
1142. Дикий А. Красная свитка: неизвращенная история Украины-Руси от запорожцев до коммунистов : исторический триллер. Москва : Алгоритм, 2007. 448 с.
1143. Дмоховский И. Киевские электрические трамваи / И. Дмоховский // Железнодорожное дело. 1901. № 2–3. С. 2–3.
1144. Дневник и воспоминания киевской студентки // Архив русской революции, издаваемый И. В. Гессеном. Т. 15, Берлин, 1924. С. 208–253.
1145. Довідник по Києву. [Київ] : Міськдовідка НК Зв'язку, 1937. 71 с.
1146. Ермак Д. А. Трамвай на улицах Киева. Киев : Скай Хорс, 2011. 300 с. : фот.
1147. Журнал № 16 очередного заседания Киевской городской думы 11 мая 1894 года // Известия Киевской городской думы. 1894. № 5. С. 291–319.
1148. Журнал № 22 очередного заседания Киевской городской думы 11 и 12 сентября 1895 года // Известия Киевской городской думы. 1895. № 9. С. 1–30.
1149. Журнал № 23 очередного заседания Киевской городской думы 27, 28 и 29 сентября 1895 года // Известия Киевской городской думы. 1895. № 9. С. 35–62.

1150. Журнал № 16 очередного собрания Киевской городской думы 9, 10 и 14-го июля 1897 года // Известия Киевской городской думы. 1897. № 7. С. 1–25.
1151. Журналы № 19 и 20 очередного собрания Киевской городской думы 27 августа 1898 года // Известия Киевской городской думы. 1898. № 8. С. 73–81.
1152. Журнал № 28 очередного собрания Киевской городской думы 1-го и 4-го декабря 1900 года // Известия Киевской городской думы. 1900. № 12. С. 1–17.
1153. Заремба Ф. М., Целиковская Т. А. Киевский метрополитен. Киев : Будівельник, 1976. 96 с. : ил. На рус., укр. и англ. языках.
1154. Заремба Ф. М., Целіковська Т. О., Марченко М. В. Київський метрополітен. 2-ге вид., перероб. і доп. Київ : Будівельник, 1980. 168 с. На укр. і рос. мовах.
1155. Заседания Думы 29 и 30 апреля, 3, 4, 7, 10, 11 и 12 мая № 9 // Известия Киевской Городской Думы. 1904. № 4. С. 32–59.
1156. Игнатович-Завилейский В. В. Электрический трамвай в Киеве : публичная лекция, прочитанная 29-го марта 1894 года, <...>. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1894. 58 с. : [6] ил.
1157. Иевлева В. П. Очерки индустриального развития Киева XIX – XX веков. Т. 1 : XIX – начало XX века : науч. изд. Киев : Логос, 2017. 439 с. : ил.
1158. Извлечение из проектов условий на постройку конно-железных дорог в Киеве, предложенных: а) местными капиталистами и б) Инженер-Генерал-Майором А. Е. Струве, собственно тех §§, которые, после окончательных переговоров комиссии с предпринимателями, оказались несогласными с соответствующими §§ утвержденного Думою проекта. Киев : 1891. 23 с.
1159. Иконников В. С. Киев в 1654–1855 гг. : исторический очерк. Киев : Тип. Императ. Ун-та св. Владимира, 1904. 355, [3] с.
1160. Ильф И., Петров Е. Одноэтажная Америка; Письма из Америки. Москва : Текст, 2003. 508, [3] с. : ил., портр.

1161. История Киева : в 2 т. : Т. 1 / Ин-т истории АН УССР. Киев : Изд-во АН УССР, 1963. 663 с.
1162. История Киева : в 2 т. : Т. 2 / Ин-т истории АН УССР. Киев : Изд-во АН УССР, 1964. 819 с.
1163. История Киева : в 3 т. : Т. 1 : Древний и средневековый Киев / Ин-т истории АН УССР ; ответ. ред. И. И. Артеменко. Киев : Наук. думка, 1982. 408 с.
1164. История Киева : в 3 т. : Т. 2 : Киев периода позднего феодализма и капитализма / Ин-т истории АН УССР ; ответ. ред. В. Г. Сарбей. Киев : Наук. думка, 1984. 462 с.
1165. История Киева : в 3 т. : Т. 3 : Киев социалистический : кн. вторая / Ин-т истории АН УССР ; ответ. ред. Н. И. Супруненко. Киев : Наук. думка, 1986. 438 с.
1166. История Киева : в 3 т. : Т. 3 : Киев социалистический : кн. первая / Ин-т истории АН УССР ; ответ. ред. Н. И. Супруненко. Киев : Наук. думка, 1985. 496 с.
1167. Ієвлева В. П. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця ХІХ – першої третини ХХ століття / В. Ієвлева ; Держ. служба з питань нац. культ. спадщини, НДІ пам'яткоохорон. дослідж. Київ : Прес-КІТ, 2008. 248 с.
1168. Ілюстрована історія Києва / Гол. Ред. ради О. Попов; Ред. рада: Г. Боряк, В. Геєць, Г. Івакін, С. Кульчицький, В. Литвин, Я. Новохатько, О. Онищенко, О. Реєнт, В. Смолій, П. Толочко, Ю. Храмов; Відп. ред. В. Смолій; Авт. кол.: Н. Абашина, Н. Білоус, Д. Вортман, Т. Вронська, В. Даниленко, Л. Ковпак, С. Кульчицький, О. Лисенко, С. Падалка, І. Парнікоза, Р. Піріг, О. Попов, В. Ричка, О. Русина, О. Толочко, В. Шандра, О. Юркова. Київська міська державна адміністрація; НАН України. Інститут історії України. Київ : Фенікс, 2012. 424 с.
1169. Кальницький М. Б. Бизнес и бизнесмены. Киев : ВАРТО, 2011. 240 с. : ил.

1170. Киев : энциклопедический справочник / под ред. А. В. Кудрицкого. 2-е изд. Киев : Главная редакция Украинской Советской Энциклопедии, 1985. 759 с.
1171. Киевская муниципальная хроника // Известия Киевской городской думы. 1915. № 9. С. 158–175.
1172. Киевский метрополитен 40 лет : публицистические очерки / под. общ. ред. Е. Пирятенец. Харьков : Научно-технологический институт транскрипции, трансляции и репликации. 2000. 224 с. : ил.
1173. Киевский скоростной трамвай / сост.: С. П. Бейкул, К. А. Брамский, Ю. Д. Киреев. Киев : Реклама, 1987. 6 с. : ил.
1174. Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932 / отв. ред. Ю. Ю. Струк. [Киев] : Изд-во Киев. трамвайного треста, 1933. 160 с.
1175. Київметробуду — 50. Траси в майбутнє / упоряд. В. Ю. Кейбіс. Київ : Росток, 1999. 290 с.
1176. Київський метрополітен : [збірник] / ред. К. Я. Коритченко. Київ : Київське обласне книжково-газетне вид-во, 1962. 260 с.
1177. Київський метрополітен : [фотоальбом]. [Б. м.] : [б. в.], 1994. 24 с.
1178. Ковалинский В. В. Меценаты Киева : науч.-попул. изд. Киев : Кий, 1998. 528 с.
1179. Ковалинський В. В. Київські мініатюри. Книга перша. Вид. 2-ге, доп. Київ : Купола, 2006. 384 с.
1180. Ковалинський В. В. Київські мініатюри. Книга сьома. Київ : Купола, 2008. 596 с.
1181. Козлов К. П. Київський метрополітен : хронологія, події, факти. Київ : ВАРТО, 2011. 256 с.
1182. Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ : Кий, 2009. 608 с.
1183. Колотуха І. О. Історико-географічний аналіз зв'язності житлових районів

міста Києва легкорейковим транспортом у ХХ–ХХІ сторіччі // Економічна та соціальна географія. 2016. Вип. 76. С. 27–31.

1184. Колотуха І. О. Методичні засади суспільно-географічного дослідження громадського транспорту // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. 2016. Вип. 65 (2). С. 58–61.

1185. Колотуха І. О. Міський громадський транспорт як об'єкт суспільно-географічного дослідження // Географія та туризм: науковий збірник. 2016. Вип. 35. С. 179–188.

1186. Колотуха І. О. Ретроспектива транспортно-географічних досліджень у світі та Україні // Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. 2015. Вип. 32. С. 50–54.

1187. Конструктори електротранспорту : Матеріали наукових читань з циклу: “Видатні конструктори України” / Державний політехнічний музей при НТТУ “КПІ”. Київ : Поліграфічне підприємство “ЕКМО”, 2003. 82 с.

1188. Круглов А. Трагедія Баб'єго Яра в німецьких документах. Днепропетровск : Центр “Ткума”; ЧП “Лири”, 2011. 140 с.

1189. Кузнецов А. Бабий Яр. Київ : Саммит-книга, 2008. 368 с.

1190. Куриленко М. Т. З історії Київського метрополітену. Путівник по музею. Київ : Поліграфічне підприємство “ЕКМО”, 2005. 286 с.

1191. Левін Б. Перспективи тролейбусного руху в Києві // Соціалістичний Київ. 1935. № 7–8. С. 12–14.

1192. Макаров А. Малая энциклопедия киевской старины. Киев : Скай Хорс, 2012. 384 с.

1193. Малаков Д. Кияни. Війна. Німці. Київ : Амадей, 2008. 364 с.

1194. Марголин А. Украина и политика Антанты (записки еврея и гражданина). Берлин : Изд. С. Ефрон, [1921]. 397 с.

1195. Масленков И. Л., Дышло В. И. Новая линия киевского метро // Строительство и архитектура. 1971. № 2. С. 19–24.

1196. Машкевич С. В. Городской транспорт Киева в межвоенный период: социальный аспект // Матеріали ІХ Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених “Дні науки історичного факультету” (до 150-річчя з дня народження М. С. Грушевського). Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2016. С. 525–528.
1197. Машкевич С. В. Громадський транспорт Києва за часів німецької окупації (1941–1943) // Етнічна історія народів Європи. 2010. Вип. 33. С. 127–135.
1198. Машкевич С. В. Громадський транспорт як фактор розвитку Києва // Києвознавчі читання: історичні та етнокультурні аспекти. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 200-річчю від дня народження Тараса Шевченка та 250-річчю від дня народження Максима Берлінського. Київ : ПП “Фоліант”, 2014. С. 244–247.
1199. Машкевич С. В. Два дня из истории Киева. Киев : ВАРТО, 2010. 160 с.
1200. Машкевич С. В. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету ім. Т.Г. Шевченка, серія Історія. 2013. № 2. С. 38–41.
1201. Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 45–54.
1202. Машкевич С. В. Зародження громадського транспорту в Києві // Дні науки історичного факультету : Матеріали ІV Міжнародної наукової конференції молодих учених, присвяченої 20-річчю Незалежності України. Частина 5. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2011. С. 47–48.
1203. Машкевич С. В. Из истории речного транспорта в Киеве // Дні науки історичного факультету : Матеріали VI Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 8. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2013. С. 33–34.
1204. Машкевич С. В. История киевского трамвая как частного предприятия // Международная научно-практическая конференция “VI Международная

конференция, посвященная проблемам общественных наук”. Москва : Центр гуманитарных исследований “Социум”, 2013. С. 60–64.

1205. Машкевич С. В. История киевской конки // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2015. № 9. С. 23–27.

1206. Машкевич С. В. История фуникулера в Киеве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2014. № 8. С. 29–33.

1207. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. Київ : ВАРТО, 2018. 224 с.

1208. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. 2014. № 1 (86). С. 35–44.

1209. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. 2014. № 2 (87). С. 15–27.

1210. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. III. Деміївський трамвай // Краєзнавство. 2017. № 1/2 (98/99). С. 81–94.

1211. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. IV. Дарницький (Слобідський) трамвай // Краєзнавство. 2017. № 3/4 (100/101). С. 93–107.

1212. Машкевич С. В. К истории пригородных линий киевского трамвая // Матеріали міжнародної конференції “Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки”. Київ : Центр наукових публікацій, 2013. С. 100–103.

1213. Машкевич С. В. Киев 1917–1920. Том I: Прощание с империей. Харьков : Фолио, 2019. 464 с.

1214. Машкевич С. В. Киевский трамвай в 1917–1921 годах // Дні науки історичного факультету : Матеріали V Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 7. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2012. С. 77–78.

1215. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 50. С. 111–119.

1216. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття: основні тенденції та проблеми // Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи. Конін – Ужгород – Дрогобич : Посвіт, 2018. С. 37–38.
1217. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 47. С. 68–79.
1218. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у 1930-і роки // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 46. С. 136–144.
1219. Машкевич С. В. Київський трамвай: період відновлення (1920-ті роки) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 45. С. 76–86.
1220. Машкевич С. В. Київський трамвай та його пасажери в умовах німецької окупації // Сторінки воєнної історії України. 2012. Вип. 15. С. 152–161.
1221. Машкевич С. В. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 42. С. 149–161.
1222. Машкевич С. В. Київський трамвай у роки кризи // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 43. С. 96–106.
1223. Машкевич С. В. Краткая история тарифов киевского городского транспорта // Сборник докладов международной конференции, посвященной развитию междисциплинарных исследований. Донецк : Центр научных публикаций, 2013. С. 26–30.
1224. Машкевич С. В. Нещасні випадки та катастрофи на київському трамваї // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 40. С. 75–84.
1225. Машкевич С. В. Німецька окупація Києва в 1918 році (за даними німецьких джерел) // Другі києвознавчі читання: історія та етнокультура. До 100-річчя Української революції 1917–1921 рр. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. Київ : “Фоліант”, 2017. С. 107–111.

1226. Машкевич С. В. Общественный транспорт и город Киев (конец XIX — начало XX вв.) // *The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal*. Tbilisi, Georgia. 2017. Vol. 20. Issue 5. P. 30–36.
1227. Машкевич С. В. Общественный транспорт Киева в годы немецкой оккупации (1941–1943) // *Київ і кияни: Матеріали щорічної науково-практичної конференції*. Київ: Кий, 2010. С. 181–194.
1228. Машкевич С. В. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // *Етнічна історія народів Європи*. 2013. Вип. 41. С. 33–43.
1229. Машкевич С. В. Предприятия городского транспорта Киева до 1917 г. // *Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 1. Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія*. 2018. Том 10. № 2. С. 38–45.
1230. Машкевич С. В. Прибутковий транспорт у “смутні часи”: залізнична гілка Київ – Віта-Литовська (1916–1919 рр.) // *Етнічна історія народів Європи*. 2016. Вип. 48. С. 36–44.
1231. Машкевич С. В. Рання історія безрейкового громадського транспорту в Києві // *Сторінки історії: збірник наукових праць*. Київ, 2015. Вип. 39. С. 62–69.
1232. Машкевич С. В. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві // *Живучи в модерному місті: Київ кінця XIX – кінця XX століть / Упорядники О. Бетлій, К. Діса, О. Мартинюк*. Київ: Дух і літера, 2016. С. 96–111.
1233. Машкевич С. В. Скоростной городской транспорт в Киеве: история, проблемы, перспективы // *The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal*. Tbilisi, Georgia. 2019. Vol. 30. Issue 3. P. 58–66.
1234. Машкевич С. В. Страйки на міському транспорті Києва (1901–2014) // *Етнічна історія народів Європи*. 2016. Вип. 49. С. 93–102.
1235. Машкевич С. В. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // *Етнічна історія народів Європи*. 2014. Вип. 44. С. 113–123.

1236. Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев : Курчъ, 2004. 80 с. : ил.
1237. Машкевич С. В. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. 2012. Вип. 38. С. 22–32.
1238. Машкевич С. В. Улицы Киева. Ретропутешествие. 2-е изд., перераб. и доп. Харьков : Фолио, 2018. 396 с.
1239. Машкевич С. В. Швидкісний міський транспорт у Києві: історія й проблеми // Дні науки – 2019 : історія : матеріали XIII Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих учених. Київ : Наукове товариство студентів; Рада молодих вчених, 2019. С. 64–67.
1240. Мельничук Г. В. Київський метрополітен. Для Вас з 1960. Київ : [б. в.], 2015. 215 с. : іл.
1241. Мельничук Г. В. 50 років Київському метрополітену. Київ : АДЕФ-Україна, 2010. 210 с.
1242. Метрополитен Киева 40 років. Архитектура 1960–2000. [Брошюра]. Київ : КП “Киевский метрополитен”, 2000. 20 с.
1243. Мокроусова О. Г. Пилип Ясногурський — київський домовласник-оригінал // Київ і кияни. Матеріали щорічної науково-практичної конференції Музею історії Києва. Київ, 2005. Вип. 5. С. 154–172.
1244. Некрасов В. П. Как я стал шевалье: Рассказы. Портреты. Очерки. Повести. Екатеринбург : У-Фактория, 2005. 688 с.
1245. Несколько данных о деятельности русско-бельгийских обществ трамваев // Электричество. 1910. № 1. С. 44.
1246. О развитии жилищного строительства в СССР: Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, принятое 31 июля 1957 г. Москва : Гос. изд-во политической литературы, 1957. 22 с.
1247. Обзор деятельности Киевского Губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. 204 с. : 12 вкл. л. табл., пл.

1248. Отчет Правления Общества Киевской Городской Железной Дороги за 1913 год. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1914. 24 с.
1249. Отчет Правления Общества Киевской Городской Железной Дороги за 1916 год. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1917. 28 с. : [6] ил.
1250. Павленко Ю. В. Нарис історії Києва : наук.-попул. вид. Київ : Фенікс, 2004. 480 с. : іл.
1251. Первенко В. Электрическая железная дорога в Киеве // Электричество. 1893. № 17. С. 225–228.
1252. Первенко В. Электрическая железная дорога в Киеве // Электричество. 1893. № 21. С. 293–296.
1253. Первенко В. Электрическая железная дорога в Киеве // Электричество. 1893. № 23. С. 324–328.
1254. Первый в России: (Киевскому трамваю 75 лет) / [подгот. В. К. Дьяконовым, М. А. Ольшанским, И. М. Скаковским, Г. А. Шухманом и др.]. Киев : Будівельник, 1967. 144 с. : ил.
1255. Перспективи розвитку пасажирського транспорту Києва / лекція інженера Пивовара В. Л. Київ, 1966. 41 с.
1256. Пещеренко П. Н. Билет на киевский трамвай. Киев : КВИЦ, 2009. 132 с.
1257. Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Київ : Павлім, 2003. 124 с. : [4] іл.
1258. Пояснювальна записка до Генерального плану реконструкції м. Києва. Київ, 1936. 86 с.
1259. Предварительное условие // Известия Киевской городской думы. 1887. № 4. С. 1–23.
1260. Про землю і про людей Святошинських : колект. дослідж. : наук.-публ. вид. / авт. ідеї та керівник проекту В. Мазепа. Київ, 2008. 484 с.
1261. Проект метрополітена в Києві // Більшовик. 1936. 5 липня. № 155 (973). С. 4.

1262. Рассыпаев В. Троллейбусы, черти мои ненаглядные. СПб : Геликон Плюс, 2001. 64 с.
1263. Рейцен Е. А. Влияние режимов движения транспорта на окружающую среду городов // Город и окружающая среда : сборн. науч. трудов Челяб. политехн. ин-та. Челябинск, 1983. С. 26–27.
1264. Рейцен Е. А. Исследование режима движения городского транспорта и его безопасности в период сумерек // Наука и техника в городском хозяйстве : республиканский межведомств. научно-техн. сборник. Киев : Будівельник, 1972. Вып. XIX. С. 63–67.
1265. Рейцен Е. А. Логистика и городской пассажирский транспорт // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: Материалы X Междунар. (13-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 14–15 июня 2004. Екатеринбург : АМБ, 2004. С. 194–197.
1266. Рейцен Е. А. Трамвай // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 224–225.
1267. Рейцен Е. А. Троллейбус // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 262.
1268. Рейцен Е. А. Туризм и транспорт // Гостиничный и ресторанный бизнес. Ходатайство правления общества городской железной дороги о проложении пути по Михайловской улице // Киевлянин. 1895. 14 сентября. № 254. С. 2. 2001. № 2. С. 15–20.
1269. Рейцен Е. А. Фуникулёр // Украинская советская энциклопедия. Киев, 1985. Т. 11. С. 601.
1270. Рейцен Е. А., Берлог А. И. Организация пересадок с линий ГПТ на метрополитен и логистика // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. Донецьк, 2012. № 3. С. 4–11.
1271. Рейцен Е. А., Васильева А. Ю. Задержки транспорта в городах как экономический фактор // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ : КНУБА, 2001. Вип. 9. С. 229–238.

1272. Рейцен Е. А., Васильева А. Ю. Исследование задержек транспорта в городах // Социально-экономич. проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы VIII Междунар. (11-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 14–15 июня 2002 г. Екатеринбург : АМБ, 2002. С. 131–132.
1273. Рейцен Е. А., Дубова С. В. О планировании скоростного режима городского транспорта // Вопросы планировки и застройки городов : сборн. науч. трудов. Пензенского инж.-строит. ин-та. Пенза, 1988. С. 18–19.
1274. Рейцен Е. А., Руденков Э. В., Толлок А. В. Исследование зависимости скорости сообщения на маршруте пассажирского транспорта от сложности маршрута // Вісник Донецької академії автомобільного транспорту. Донецьк, 2009. № 4. С. 26–31.
1275. Рейцен Е. А., Рыжков А. А., Осетрин Н. Н., Устинова Э. И. Исследование некоторых вопросов оптимизации работы городского транспорта // Матер. VII республ. конфер. по вопросам строительства и транспорта. Вильнюс, 1976. С. 17.
1276. Рейцен Е. А., Толлок А. В., Руденков Э. В. Зависимость скорости сообщения на маршруте ГОТ от сложности маршрута // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния: материалы XVII Междунар. (20-й Екатеринбург.) научн.-практ. конф., 2011 г. Екатеринбург : Комвакс, 2011. С. 250–254.
1277. Рейцен Є. О. Міський транспорт України за 70 років // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ : КНУБА, 2000. Вип. 5. С. 216–221.
1278. Рейцен Є. О., Бурба І. А. Міський транспорт і туризм // Коммунальное хозяйство городов : научн.-техн. сборник. Киев : Техніка, 2002. Вип. 37. С. 180–184.
1279. Рейцен Є. О., Кучеренко Н. М. Проблеми міського транспорту центрів міст України і логістика // Коммунальное хозяйство городов : научн.-техн. сборник. Київ : Техніка, 2004. Вип. 58. С. 142–150.

1280. Рейцен Є. О., Онопрієнко В. Перспективи швидкісного трамвая // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. Київ : КНУБА, 2010. Вип. 38. С. 357–367.
1281. Рейцен Є. О., Томкевич К. О. Про класифікацію транспортно-пересадочних вузлів // Тези 65-ї наук.-практ. конфер. (Київ, 20–22 квітня 2004). Київ : КНУБА, 2004. Ч. 2. С. 32–33.
1282. Ржонсницкий Б. Н. Трамвай – русское изобретение. М. : Изд-во МКХ РСФСР, 1952. 84 с. : ил.
1283. Ржонсницкий Б. Н. Ф. А. Пироцкий и его работы в области электротехники // Известия АН СССР. Отделение технических наук. 1951. № 3. С. 430.
1284. Ржонсницкий Б. Н. Фёдор Аполлонович Пироцкий. Москва, Ленинград: Госэнергоиздат, 1951. 112 с.
1285. Ржонсницький Б. Н. Федір Аполлонович Піроцький : Люди вітчизн. науки і техніки. Київ : Держтехвидав України, 1951. 135 с.
1286. Ржонсницький Б. Н. Ф. А. Піроцький. Винахідник трамвая. Київ : Держтехвидав України, 1951. 136 с.
1287. Рибаків М. О. Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. Київ : Кий, 1997. 374 с.
1288. Самчук У. На коні вороному. Вінніпег : Видання товариства “Волинь”, 1990. 360 с. : іл.
1289. Свод Законов Российской Империи : в 15 т. : Т. 10 : Ч. 1 : Свод законов гражданских. СПб : 1900. 385 с.
1290. Собрание узаконений и распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате, 1903 : Отдел второй : первое полугодие. СПб. : Сенат. Тип., 1903. 1329 с.
1291. Сравнительная таблица главных условий концессионных договоров на электрические трамваи // Городское Дело. 1911. № 1. С. 26–55.

1292. Строительные нормы и правила. Трамвайные и троллейбусные линии. СНиП 2.05.09-90. Москва, ЦИТП Госстроя СССР. 1990.
1293. Струве А. Е. Киевская городская железная дорога (трамвай). СПб : Тип-лит. Н. Евстифеева, 1891. 4 с.
1294. Струве А. Е. Описание устройства электрической железной дороги на городских улицах. Спб., 1891. 15 с., 2 л. черт.
1295. Тархов С. Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 14 (36). С. 89–124.
1296. Тархов С. Трамвай и троллейбус в городах СССР: Справочник по состоянию на начало 1990 г. Москва : Институт географии АН СССР, 1990. 35 с.
1297. Тархов С., Заяц Д. Электротранспорт в городах бывшего СССР // География. 2001. № 23. С. 7–24.
1298. Тархов С., Козлов К., Оландер А. Электротранспорт України : енциклопед. путівник : наук.-попул. вид. Київ : ВАРТО, 2010. 864 с.
1299. Тархов С., Розалиев В., Мерзлов Д., Оландер А., Климов К. Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации: География, история, статистика. Энциклопедический справочник. Нижний Новгород : Штрих-Н, 2007. 368 с.
1300. Тоцкий О. Семь историй киевского метро. Київ : ВАРТО, 2018. 152 с.
1301. Трамваи в России // Электричество. 1914. № 4. С. 130.
1302. Трамвайные предприятия в России // Электричество. 1909. № 10. С. 353.
1303. Трамвайные вагоны (КТМ-1, КТП-1 и МТВ-82) / ред. Д. И. Бондаревский. М. : Изд-во М-ва коммун. х-ва РСФСР, 1953. 279 с.
1304. Ушаков Н. Стихотворения и поэмы [Библиотека поэта. Большая серия]. Москва : Советский писатель, 1980. 752 с.
1305. Феттіх Н. Київський щоденник 3.ХІІ.1941 – 19.І.1942. Київ, 2004. 168 с.
1306. Форостівський Л. Київ під ворожими окупаціями. Буенос-Айрес : Видавництво Миколи Денисюка, 1952. 79 с.

1307. Хорунжий А. М. Наше метро. Київ : Державне вид-во художньої літератури, 1960. 56 с.
1308. Цельтнер Є. Чи доцільно знімати трамвай з вулиць Києва? (порядком обговорення) // Соціалістичний Київ. 1937. № 6. С. 27–28.
1309. Шулькевич М. М., Дмитренко Т. Д. Киев. Архитектурно-исторический очерк. 6-е изд. Киев : Будівельник, 1982. 448 с.
1310. Ясногурский Ф. Н. Бабий бунт. Киев : Тип. п. ф. “И. И. Врублевского и Т. В. Озерова”, 1909. 31 с. : ил.
1311. Ясногурский Ф. Н. Киев былой, настоящий и будущий; Две скорби : Рассказ очевидца : Ист. драма : Для собств. чтения. Киев : Типо-лит. Ф. Д. Дубовика, 1913. 112 с.
1312. Bater, J. H. The Development of Public Transportation in St Petersburg, 1860–1914 // The Journal of Transport History. 1973. Vol. ss-2. No 2. P. 85–102.
1313. Bater, J. H. The Journey to Work in St Petersburg, 1860–1914 // The Journal of Transport History. 1973. Vol. ss-2. No 4. P. 214–233.
1314. Beesley, M. E. Transport, Research and Economics // Journal of Transport Economics and Policy. 1989. Vol. 23. No. 1. P. 17–28.
1315. Berkhoff, K. C. Harvest of despair : life and death in Ukraine under Nazi rule. Cambridge, Mass. ; London : Harvard University Press, 2008. 463 p.
1316. Button, K. Transport Economics. 3rd ed. Cheltenham, 2010. 511 p.
1317. Cheape, C. W. Moving the Masses: Urban Public Transport in New York, Boston and Philadelphia, 1880–1912. Cambridge, 1980. 285 p.
1318. Davies, N. White Eagle, Red Star. London : Macdonald, 1972. 318 p.
1319. Day, J. R., Reed, J., The Story of London's Underground (11th ed.). Middlesex : Capital Transport Publishing, 2010. 224 p.
1320. Dougan, A. Dynamo: Triumph and Tragedy in Nazi-Occupied Kiev. Guilford : Lyons Press, 2002. 243 p.

1321. Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York : North Point Press, 2000. 320 p.
1322. Fischler, S. *The Subway*. New York : H & M Productions II, 1997. 256 p. : maps.
1323. Giuliano, G., Small, K. A. Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? // *Urban Studies*. 1993. Vol. 30. Issue 9. P. 1485–1500.
1324. Gorman, A. *A choice between two evils : My Family's Story of Tragedy and Survival*. Bloomington : Xlibris, 2005. 209 p.
1325. Graffman, G. *I Really should be Practicing*. New York, Doubleday & Co., 1981. 350 p.
1326. Grübler, A. *The rise and fall of infrastructures: dynamics of evolution and technological change in transport*. Heidelberg – New York, 1990. 305 p.
1327. Hamm, M. *Kiev: a portrait, 1800–1917*. Princeton University Press, 1995. xviii, 304 p.
1328. Hilton, G. W., Due, J. F. *The Electric Interurban Railways in America*. Stanford University Press, 1960. 491 p.
1329. Kennst Du Kiew? Soldatenführer durch Kiew : Kiew Zentralstelle d. Feldbuchh. Bug. Heeresgruppe Eichhorn-Kiew, 1918. 68 S.
1330. Khiterer, V. *Jewish city or inferno of Russian Israel? : a history of the Jews in Kiev before February 1917*. Boston : Academic Studies Press, 2016. 471 p.
1331. Kutrzeba, T. *Wyprawa Kijowska 1920 roku*. Warszawa, 1937. 358 s.
1332. *Les Tramways de Kiew, société anonyme belge, établie à Bruxelles // Annexe au Moniteur Belge*. 1905. 12 janvier. P. 179–182.
1333. Mashkevich, S. V. *Genesis of Public Transport in Kiev // Black Sea. Scientific Journal of Academic Research*. Tbilisi, Georgia. 2018. Vol. 39. Issue 1. P. 43–48.

1334. Masser, I., Nijkamp, P., Reichman, S. A Framework for Research on Transport Communications, and Mobility // *Environment and Planning C: Politics and Space*. 1988. Vol. 6. Issue 2. P. 127–130.
1335. Meir, N. *Kiev, Jewish Metropolis: A History, 1859–1914*. Bloomington, Indiana University Press, 2010. 403 p.
1336. Mirás-Araujo, J. The Spanish Tramway as a Vehicle of Urban Shaping: La Coruña, 1903–1962 // *The Journal of Transport History*. 2005. Vol. 26. No. 2. P. 20–37.
1337. Quinby, H. D. Major Urban Corridor Facilities: A New Concept // *Traffic Quarterly*. 1962. Vol. 16. № 2. P. 242–259.
1338. Schmucki, B. Fashion and technological change: Tramways in Germany after 1945 // *The Journal of Transport History*. 2010. Vol. 31. No. 1. P. 1–24.
1339. Schmucki, B. On the Trams: Women, Men and Urban Public Transport in Germany // *The Journal of Transport History*. 2002. Vol. 23. No. 1. P. 60–72.
1340. Schmucki, B. The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870 // *Journal of Urban History*. 2012. Vol. 38. No 6. P. 1060–1093.
1341. Schuchardin, S. et al. *Allgemeine Geschichte der Technik von 1870 bis etwa 1920*. Leipzig : VEB Fachbuchverlag, 1984. 357 S.
1342. Šindelář, M., Mazný, P., Šplíchal, K. *Historie trolejbusů Škoda. Plzeň : Škoda, 2005. 133 s.*
1343. Sorribes, J. *Comprendre i gestionar la ciutat: un assaig d'economia i política urbana*. Valencia, 1997. 306 p.
1344. Tarkhov, S. A., Olander, A. *Tramway Atlas of former USSR*. 1995. 141 p.
1345. Taylor, S. The Rapid Tramway: A Feasible Solution to the Urban Transportation Problem // *Traffic Quarterly*. 1970. Vol. 24. № 4. P. 513–529.
1346. Thiry, M. *Passage à Kiew*. Bruxelles, Académie royale de langue et de littérature françaises, 1990. 180 p.

1347. Thompson, G. L. Defining an Alternative Future: Birth of the Light Rail Movement in North America // Experience, Economics, and Evolution: From Starter Lines to Growing Systems, 9th National Light Rail Transit Conference. 2003. P. 25–28.

1348. Winston, C. Conceptual Developments in the Economics of Transportation: an Interpretative Study // Journal of Economic Literature. 1985. Vol. 23. No. 1. P. 57–94.

1349. Yago, G. The Decline of Transit: Urban Transportation in German and US Cities, 1900–1970. New York, 1984. 293 p.

ЕЛЕКТРОННІ РЕСУРСИ

1350. Автобус 1946–1954 // Міський пасажирський транспорт в Україні та світі : веб-сайт. URL: http://urbantransport.kiev.ua/ua_211.html (дата звернення: 15.08.2017).

1351. База даних “История киевского транспорта” // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kienvtram/history> (дата звернення: 24.04.2018).

1352. В Киеве городская электричка снова ходит с опозданием и "обвешанная" людьми // Українські новини : веб-сайт. 2019. 19 февраля. URL: <https://ukranews.com/news/614891-v-kieve-gorodskaya-elektrichka-snova-hodit-s-opozdaniem-i-obveshannaya-lyudmi> (дата звернення: 15.04.2019).

1353. В Киеве объявлен тендер на строительство метро на Троещину // Корреспондент.net : веб-сайт. 2016. 12 февраля. URL: <https://korrespondent.net/city/kiiev/3628448> (дата звернення: 24.04.2018).

1354. Вагоны Киева // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kienvtram/pictures/tram> (дата звернення: 24.04.2018).

1355. Вирлиця | Київський метрополітен // Київський метрополітен. Офіційний сайт : веб-сайт. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/191> (дата звернення: 10.02.2019).
1356. Генеральный план Киева 1966 г. // Київгенплан : веб-сайт. URL: http://genplan.kiev.ua/Foto.files/66_1.jpg (дата звернення: 2.05.2018).
1357. Город пробок: По количеству автомобилей Киев догнал Нью-Йорк // STYLER > Жизнь : веб-сайт. 2017. 2 марта. URL: <https://styler.rbc.ua/rus/zhizn/kolichestvu-avtomobiley-kiev-dognal-nyu-york-1488461072.html> (дата звернення: 12.05.2018).
1358. Городской транспорт // веб-сайт. URL: <https://transphoto.ru> (дата звернення: 11.03.2018).
1359. Какой была и могла стать сеть киевского трамвая // Vgorode.ua. 13.06.2013. : веб-сайт. URL: https://kiev.vgorode.ua/news/transport_y_ynfrastruktura/177806-kakoi-byla-y-mohla-stat-set-kyevskoho-tramvaia (дата звернення: 15.01.2018).
1360. КГГА блокирует продление скоростного трамвая в центр — СМИ // Экономическая правда : веб-сайт. 2018. 2 апреля. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2018/04/2/635606> (дата звернення: 30.01.2019).
1361. Киевский трамвай в литературе // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kienvtram/publications/literature.html> (дата звернення: 24.04.2018).
1362. Київська ТВК зареєструвала перших двох кандидатів на посаду мера // УНІАН. 09.04.2008 : веб-сайт. URL: <https://www.unian.ua/politics/108937-kijivska-tvk-zareestruvala-pershih-dvoh-kandidativ-na-posadu-mera.html> (дата звернення: 05.03.2017).
1363. Китайцы инвестируют \$2 млрд в строительство метро на Троещину, — Кубив // sensor.net.ua : веб-сайт. 2017. 18 октября. URL: <https://sensor.net.ua/news/459692> (дата звернення: 24.04.2018).

1364. Кличко обіцяє відкрити “Львівську браму” наступного року // BBC News. Україна, 17.01.2017 : веб-сайт. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-38647132> (дата звернення: 12.05.2019).
1365. Количество автомобилей на душу населения в Украине (последние данные) // ТопЖыр | первый альтернативный автопортал : веб-сайт. 2016. 22 февраля. URL: <https://topgir.com.ua/56589905-kolichestvo-avtomobilej-na-dushu-naseleniya-v-ukraine-poslednie-dannye/> (дата звернення: 14.03.2018).
1366. Кучма собирается завтра на пенсию и будет ездить на метро // Украинская правда. 14.10.2004 : веб-сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2004/10/14/4381833/> (дата звернення: 13.06.2019).
1367. Лісова | Київський метрополітен // Київський метрополітен. Офіційний сайт : веб-сайт. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/162> (дата звернення: 10.02.2019).
1368. Лукьяновскому депо — 110 лет // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kievtram/publications/lukyanovka-110/lukyanovka-110-3.html> (дата звернення: 24.04.2018).
1369. Метро на Троещину: Кличко подписал распоряжение // sud.ua : веб-сайт. 2018. 23 октября. URL: <https://sud.ua/ru/news/ukraine/127491-metro-na-troeschinu-klichko-podpisal-rasporyazhenie> (дата звернення: 24.04.2018).
1370. Офіційний сайт Київського метрополітену : веб-сайт. URL: <http://metro.kiev.ua/> (дата звернення: 24.04.2018).
1371. Памяти киевских трамваев // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kievtram/texts/kievtram.html> (дата звернення: 24.04.2018).
1372. Переводной рубль уходит. Что остается // Российская газета : веб-сайт. 1990. 11 ноября. URL: <https://rg.ru/1990/11/11/rubl.html> (дата звернення: 12.03.2018).

1373. Після 10 років простою будівництво станції столичного метро “Львівська Брама” нарешті розконсервують / Наталя Шумак // “Факти” ICTV, 27.11.2007 : веб-сайт. URL: <http://web.archive.org/web/20180705010733/http://forum.metropoliten.kiev.ua/viewtopic.php?p=65792> (дата звернення: 12.05.2019).

1374. По развитию общественного транспорта мы находимся в 1970-х годах по отношению к Европе — интервью с Дмитрием Беспаловым // Центр транспортных стратегий : веб-сайт. 2018. 17 августа. https://cfts.org.ua/articles/po_razvitiyu_obschestvennogo_transporta_my_nakhodimsya_v_1970_kh_godakh_po_otnosheniyu_k_evrope_intervyu_s_dmitriem_bespalovym_1441 (дата звернення: 15.03.2018).

1375. Почему из-за демонтажа трамвайных рельс мост Патона трещит по швам // vgorode.ua. 29.04.2013 : веб-сайт. URL: https://kiev.vgorode.ua/news/transport_y_ynfrastruktura/179882-pochemu-uz-za-demontazha-tramvainykh-rels-most-patona-treschyt-po-shvam (дата звернення: 12.03.2018).

1376. “Расширять дороги в Киеве не планируем”. В КГГА рассказали, как будут бороться с пробками // vesti.ua : веб-сайт. 2018. 5 ноября. URL: <https://vesti.ua/kiev/311239-rasshirjat-dorohi-v-kieve-ne-planiruem-v-khha-rasskazali-kak-budut-borotsja-s-probkami> (дата звернення: 12.03.2018).

1377. Рога и рельсы: какое транспортное решение нужно Троещине // mind.ua : веб-сайт. 2019. 18 февраля. URL: <https://mind.ua/ru/publications/20193830> (дата звернення: 24.04.2018).

1378. Сирець | Київський метрополітен // Київський метрополітен. Офіційний сайт : веб-сайт. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/178> (дата звернення: 10.02.2019).

1379. Сколько в Киеве машин и какую марку авто в столице любят больше всего // ТопЖыр | первый альтернативный автопортал : веб-сайт. 2018. 3 мая.

URL: <https://topgir.com.ua/skolko-v-kieve-mashin-i-kakuyu-marku-avto-v-stolice-lyubyat-bolshe-vsego-347585/> (дата звернення: 14.03.2018).

1380. Средние зарплаты в царской России, СССР и РФ с 1853 по 2015 годы, выраженные в рублях, долларах и килограммах картошки // Русский Портал : веб-сайт. URL: <http://www.ороссии.com/wages.htm> (дата звернення: 24.04.2018).

1381. Станция метро "Золотые ворота" вошла в список 20 самых красивых станций в мире // Українські національні новини : веб-сайт. 08.09.2016. URL: <https://www.unn.com.ua/ru/news/1600579-stantsiya-metro-zoloti-vorota-uviyshlado-spisku-20-naykrasivishikh-stantsiy-v-sviti> (дата звернення: 24.02.2018).

1382. Столичну станцію метро Червоний хутір законсервують // Корреспондент.net. 12.04.2007 : веб-сайт. URL: <https://ua.korrespondent.net/ukraine/289538-stolichnu-stanciyu-metro-chervonij-hutir-zakonservuyut> (дата звернення: 05.03.2018).

1383. Схемы и списки маршрутов пассажирского транспорта // Памяти киевских трамваев : веб-сайт. URL: <http://www.mashke.org/kievtram/history/schemes> (дата звернення: 24.04.2018).

1384. Трамвай уберут с Оболони // Деловая столица. 02.02.2004 : веб-сайт. URL: <http://www.dsnews.ua/politics/art13048> (дата звернення: 14.03.2018).

1385. Транспортный коллапс в Киеве: пассажиры перекрыли железнодорожные пути (фото, видео) // Факты : веб-сайт. 2018. 22 октября. URL: <https://fakty.ua/284429> (дата звернення: 22.01.2019).

1386. 13 июня 1892 года была открыта первая трамвайная линия Киева // KievInform. 13.06.2016 : веб-сайт. URL: <https://kievinform.com/archives/455> (дата звернення: 14.03.2018).

1387. “Уже совсем скоро начнем строить”: когда поедет метро на Виноградарь и что известно о новых станциях // newsona.ua : веб-сайт. 2018. 24 декабря. URL: <https://newsona.ua/articles/kiev/uzhe-sovsem-skoro-nachnem-stroit-kohda->

poedet-metro-na-vinohradar-i-chto-izvestno-o-novykh-stantsijakh.html (дата звернення: 15.03.2019).

1388. Хорошунова И. Первый год войны. Киевские записки // <http://www.judaica.kiev.ua/eg9> (дата звернення: 15.05.2019).

1389. Червоний хутір | Київський метрополітен // Київський метрополітен. Офіційний сайт :веб-сайт. URL: <http://metro.kiev.ua/?q=node/193> (дата звернення: 10.02.2019).

1390. LRT for everyone // www.edmonton.ca : веб-сайт. URL: https://web.archive.org/web/20150910224155/http://www.edmonton.ca/transportation/PDF/LRT_for_Everyone.pdf (дата звернення: 15.02.2019).

1391. Why Widening a Road Doesn't Ease Traffic // CityLab : веб-сайт. URL: <https://www.citylab.com/solutions/2018/09/citylab-daily-whats-the-deal-with-induced-demand/569485/> (дата звернення: 15.02.2019).

1392. Wilson, James Q., Kellin, George L. Broken Windows. URL: https://media4.manhattan-institute.org/pdf/_atlantic_monthly-broken_windows.pdf (дата звернення: 10.03.2019).

ДОДАТКИ

Додаток А. Список публікацій здобувача за темою дисертації та відомості про апробацію

Монографії

1. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. Київ : ВАРТО, 2018. 224 с.
2. Машкевич С. В. Історія київського міського транспорту (кінець XIX – початок XXI ст.). Київ : ВАРТО, 2019. – 680 с.

Статті в наукових фахових виданнях України й іноземних держав

та

виданнях, що включені до міжнародних наукометричних баз

3. Машкевич С. В. Громадський транспорт Києва за часів німецької окупації (1941–1943) // Етнічна історія народів Європи. 2010. Вип. 33. С. 127–135.
4. Машкевич С. В. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. 2012. Вип. 38. С. 22–32.
5. Машкевич С. В. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. 2012. № 1 (78). С. 45–54.
6. Машкевич С. В. Київський трамвай та його пасажери в умовах німецької окупації // Сторінки воєнної історії України. 2012. Вип. 15. С. 152–161.
7. Машкевич С. В. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету ім. Т. Г. Шевченка, серія Історія. 2013. № 2. С. 38–41.

8. Машкевич С. В. Нещасні випадки та катастрофи на київському трамваї // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 40. С. 75–84.
9. Машкевич С. В. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи. 2013. Вип. 41. С. 33–43.
10. Машкевич С. В. Історія фуникулера в Києве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2014. № 8. С. 29–33.
11. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. 2014. № 1 (86). С. 35–44.
12. Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. 2014. № 2 (87). С. 15–27.
13. Машкевич С. В. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 42. С. 149–161.
14. Машкевич С. В. Київський трамвай у роки кризи // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 43. С. 96–106.
15. Машкевич С. В. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 44. С. 113–123.
16. Машкевич С. В. Київський трамвай: період відновлення (1920-ті роки) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 45. С. 76–86.
17. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у 1930-і роки // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 46. С. 136–144.
18. Машкевич С. В. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. 2015. Вип. 47. С. 68–79.
19. Машкевич С. В. Рання історія безрейкового громадського транспорту в Києві // Сторінки історії : збірник наукових праць. Київ, 2015. Вип. 39. С. 62–69.

- 20.Машкевич С. В. История киевской конки // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2015. № 9. С. 23–27.
- 21.Машкевич С. В. Прибутковий транспорт у “смутні часи”: залізнична гілка Київ – Віта-Литовська (1916–1919 рр.) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 48. С. 36–44.
- 22.Машкевич С. В. Страйки на міському транспорті Києва (1901–2014) // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 49. С. 93–102.
- 23.Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття // Етнічна історія народів Європи. 2016. Вип. 50. С. 111–119.
- 24.Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. ІІІ. Деміївський трамвай // Краєзнавство. 2017. № 1/2 (98/99). С. 81–94.
- 25.Машкевич С. В. Історія приміських трамвайних ліній Києва. ІV. Дарницький (Слобідський) трамвай // Краєзнавство. 2017. № 3/4 (100/101). С. 93–107.
- 26.Машкевич С. В. Общественный транспорт и город Киев (конец ХІХ — начало ХХ вв.) // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2017. Vol. 20. Issue 5. P. 30–36.
- 27.Машкевич С. В. Предприятия городского транспорта Киева до 1917 г. // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 1. Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія. 2018. Том 10. № 2. С. 38–45.
- 28.Mashkevich, S. V. Genesis of Public Transport in Kiev // Black Sea. Scientific Journal of Academic Research. Tbilisi, Georgia. 2018. Vol. 39. Issue 1. P. 43–48.
- 29.Машкевич С. В. Скоростной городской транспорт в Киеве: история, проблемы, перспективы // The Caucasus. Economic & Social Analysis Journal. Tbilisi, Georgia. 2019. Vol. 30. Issue 3. P. 58–66.

Опубліковані праці апробаційного характеру

- 30.Машкевич С. В. Общественный транспорт Киева в годы немецкой оккупации (1941–1943) // Київ і кияни : Матеріали щорічної науково-практичної конференції. Київ : Кий, 2010. С. 181–194.
- 31.Машкевич С. В. Зародження громадського транспорту в Києві // Дні науки історичного факультету : Матеріали IV Міжнародної наукової конференції молодих учених, присвяченої 20-річчю Незалежності України. Частина 5. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2011. С. 47–48.
- 32.Машкевич С. В. Киевский трамвай в 1917–1921 годах // Дні науки історичного факультету : Матеріали V Міжнародної наукової конференції молодих учених. Частина 7. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2012. С. 77–78.
- 33.Машкевич С. В. История киевского трамвая как частного предприятия // Международная научно-практическая конференция “VI Международная конференция, посвященная проблемам общественных наук”. Москва : Центр гуманитарных исследований “Социум”, 2013. С. 60–64.
- 34.Машкевич С. В. Краткая история тарифов киевского городского транспорта // Сборник докладов международной конференции, посвященной развитию междисциплинарных исследований. Донецк : Центр научных публикаций, 2013. С. 26–30.
- 35.Машкевич С. В. К истории пригородных линий киевского трамвая // Матеріали міжнародної конференції “Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки”. Київ : Центр наукових публікацій, 2013. С. 100–103.
- 36.Машкевич С. В. Из истории речного транспорта в Киеве // Дні науки історичного факультету : Матеріали VI Міжнародної наукової

- конференції молодих учених. Частина 8. Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2013. С. 33–34.
- 37.Машкевич С. В. Громадський транспорт як фактор розвитку Києва // Києвознавчі читання: історичні та етнокультурні аспекти. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 200-річчю від дня народження Тараса Шевченка та 250-річчю від дня народження Максима Берлінського. Київ : ПП “Фоліант”, 2014. С. 244–247.
- 38.Машкевич С. В. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві // Живучи в модерному місті: Київ кінця ХІХ – кінця ХХ століть / Упорядники О. Бетлій, К. Диса, О. Мартинюк. Київ : Дух і літера, 2016. С. 96–111.
- 39.Машкевич С. В. Городской транспорт Киева в межвоенный период: социальный аспект // Матеріали ІХ Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих вчених “Дні науки історичного факультету” (до 150-річчя з дня народження М. С. Грушевського). Київ : Наукове товариство студентів та аспірантів, 2016. С. 525–528.
- 40.Машкевич С. В. Німецька окупація Києва в 1918 році (за даними німецьких джерел) // Другі києвознавчі читання: історія та етнокультура. До 100-річчя Української революції 1917–1921 рр. Збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. Київ : “Фоліант”, 2017. С. 107–111.
- 41.Машкевич С. В. Київський міський транспорт у другій половині ХХ — на початку ХХІ століття: основні тенденції та проблеми // Розвиток сучасної освіти і науки: результати, проблеми, перспективи. Конін – Ужгород – Дрогобич : Посвіт, 2018. С. 37–38.

- 42.Машкевич С. В. Швидкісний міський транспорт у Києві: історія й проблеми // Дні науки – 2019 : історія : матеріали XIII Міжнародної наукової конференції студентів, аспірантів та молодих учених. Київ : Наукове товариство студентів; Рада молодих вчених, 2019. С. 64–67.

Публікації, які додатково відображають основні положення дослідження

- 43.Машкевич С. В. Трамвайные копейки. Киев : Курчъ, 2004. 80 с.
- 44.Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський троллейбус. Kiev Trolleybus. Київ : Кий, 2009. 608 с.
- 45.Машкевич С. В. Два дня из истории Киева. Киев : ВАРТО, 2010. 160 с.
- 46.Машкевич С. В. Киев 1917–1920. Том I: Прощание с империей. Харьков : Фолио, 2019. 464 с.

Додаток Б. Пасажиропотік, виручка від продажу квитків та середня вартість квитка на лініях Товариства КМЗ, липень 1891 – вересень 1893 р.

Місяць (за старим стилем)	Перевезено пасажирів	Виручка від продажу квитків, руб.	Середня вартість квитка, коп.	Примітки (дати за старим стилем)
липень–серпень 1891 ¹⁵²³	131 558	7580,03	5,76	30 липня відкрито дільницю Либідь — Маріїнсько- Благовіщенська вулиця; 6 серпня відкрито дільницю Маріїнсько-Благовіщенська вулиця — Царська площа
вересень 1891 ¹⁵²⁴	243 051	14 008,06	5,76	
жовтень 1891 ¹⁵²⁵	220 540	12 734,62	5,77	
листопад 1891 ¹⁵²⁶	190 128	11 070,83	5,82	26 жовтня відкрито дільницю Олександрівська площа — Троїцька площа
грудень 1891 ¹⁵²⁷	244 638	14 276,05	5,84	27 листопада відкрито дільницю Олександрівська площа — церква Різдва
січень 1892 ¹⁵²⁸	222 488	12 874,99	5,79	
лютий 1892 ¹⁵²⁹	309 191	13 715,31	4,44	Імовірно, помилка у вихідних даних
березень 1892 ¹⁵³⁰	252 969	14 542,94	5,75	
квітень 1892 ¹⁵³¹	344 970	20 380,06	5,91	
травень 1892 ¹⁵³²	397 931	22 912,90	5,76	
червень 1892 ¹⁵³³	413 715	24 774,43	5,99	1 червня відкрито

¹⁵²³ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 13 сентября. № 200. С. 1.

¹⁵²⁴ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 4 октября. № 215. С. 1.

¹⁵²⁵ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 5 ноября. № 240. С. 1.

¹⁵²⁶ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1891. 4 декабря. № 263. С. 1.

¹⁵²⁷ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 января. № 5. С. 1.

¹⁵²⁸ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 февраля. № 36. С. 1.

¹⁵²⁹ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 5 марта. № 65. С. 1.

¹⁵³⁰ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 апреля. № 95. С. 1.

¹⁵³¹ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 мая. № 123. С. 1.

¹⁵³² Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 3 июня. № 152. С. 1.

				електричну дільницю Царська площа — Олександрівська площа
липень 1892 ¹⁵³⁴	474 161	28 758,13	6,07	1 липня відкрито дільницю Думська площа — Лук'янівська площа
серпень 1892 ¹⁵³⁵	507 186	31 164,88	6,14	
вересень 1892 ¹⁵³⁶	441 892	26 769,41	6,06	
жовтень 1892 ¹⁵³⁷	477 238	28 064,72	5,88	
листопад 1892 ¹⁵³⁸	426 152	24 647,53	5,79	17 жовтня відкрито дільницю Хрещатик — Кадетське шосе
грудень 1892 ¹⁵³⁹	359 147	21 165,50	5,89	
січень 1893 ¹⁵⁴⁰	306 317	17 967,68	5,87	
лютий 1893 ¹⁵⁴¹	471 696	27 716,10	5,88	
березень 1893 ¹⁵⁴²	519 739	30 526,22	5,87	
квітень 1893 ¹⁵⁴³	487 432	28 865,57	5,92	
травень 1893 ¹⁵⁴⁴	604 188	36 080,36	5,97	
червень 1893 ¹⁵⁴⁵	582 713	37 074,29	6,36	
липень 1893 ¹⁵⁴⁶	560 808	33 861,45	6,04	
серпень 1893 ¹⁵⁴⁷	562 291	33 818,17	6,01	
вересень 1893 ¹⁵⁴⁸	587 340	34 416,46	5,86	10 вересня відкрито дільницю Царська площа — Микільські ворота

¹⁵³³ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 июля. № 183. С. 1.

¹⁵³⁴ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 августа. № 214. С. 1.

¹⁵³⁵ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 2 сентября. № 243. С. 1.

¹⁵³⁶ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 октября. № 275. С. 1.

¹⁵³⁷ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 4 ноября. № 306. С. 1.

¹⁵³⁸ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1892. 3 декабря. № 335. С. 1.

¹⁵³⁹ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 января. № 5. С. 1.

¹⁵⁴⁰ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 февраля. № 35. С. 1.

¹⁵⁴¹ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 марта. № 63. С. 1.

¹⁵⁴² Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 апреля. № 93. С. 1.

¹⁵⁴³ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 5 мая. № 123. С. 1.

¹⁵⁴⁴ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 июня. № 152. С. 1.

¹⁵⁴⁵ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 июля. № 181. С. 1.

¹⁵⁴⁶ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 4 августа. № 213. С. 1.

¹⁵⁴⁷ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 сентября. № 243. С. 1.

¹⁵⁴⁸ Киевская городская железная дорога // Киевлянин. 1893. 3 октября. № 273. С. 1.

**Додаток В. Динаміка зростання основного капіталу Товариства КМЗ,
1891–1913 роки¹⁵⁴⁹**

Рік	Порядковий номер випуску акцій	Реалізовано акцій	Основний капітал, тис. руб.
1891	1	2254	563,5
1892	1	1746	1000
1894	2	2000	1500
1896	3	2000	2000
1901	4	2000	2500
1904	5	2000	3000
1906	6	2000	3500
1907	7	6000	5000
1909	8	2000	5500
1910	9	6000	7000
1912	10 (1 серія)	4000	8000
1913	10 (2 серія)	4000	9000

¹⁵⁴⁹ДАК. Ф. 163. Оп. 54. Спр. 157. Арк. 5.

Додаток Г. Фінансові результати роботи київського трамвайного підприємства (1891–1917)¹⁵⁵⁰

Рік	Вулична довжина ліній, км	Число пасажиро-дільниць, млн	Дохід, тис. руб.	Витрата, тис. руб.	Прибуток, тис. руб.	Прибуток, % від витрати	Прибуток, % від основного капіталу
1891	9,5	1,523	68	44	24	54,5	4,3
1892	18,9	6,137	273	270	3	1,1	0,3
1893	20,5	8,356	373	350	23	6,5	2,3
1894	20,5	10,037	455	358	97	27,1	6,4
1895	27,6	12,826	588	407	181	44,5	12,1
1896	27,6	14,383	659	428	231	54,0	11,6
1897	31,3	16,713	766	478	288	60,3	14,4
1898	31,5	18,475	830	516	314	60,9	15,7
1899	36,0	21,821	990	593	397	67,0	19,9
1900	49,6	25,941	1102	701	401	57,2	20,1
1901	49,6	28,514	1230	776	454	58,5	18,2
1902	49,6	30,673	1307	836	471	56,3	18,8
1903	52,3	33,952	1421	857	564	65,8	22,6
1904	55,8	36,314	1534	860	674	78,4	22,5
1905	62,2	39,552	1641	955	686	71,8	22,9
1906	62,3	46,539	1903	1048	855	81,6	24,4

¹⁵⁵⁰ Машкевич С. В. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 44. С. 120–121.

1907	62,3	51,255	2111	1103	1008	91,4	20,2
1908	62,7	55,874	2287	1174	1113	94,8	22,3
1909	81,1	59,460	2427	1194	1233	103,3	24,7
1910	81,1	67,820	2781	1338	1443	107,8	20,6
1911	82,2	77,598	3166	1536	1630	106,1	23,3
1912	82,2	84,381	3413	1544	1869	121,0	23,4
1913	82,2	94,302	3878	1641	2237	136,3	24,9
1914	82,2	91,438	3784	1559	2225	142,7	24,7
1915	82,2	95,319	4018	2174	1844	84,8	20,5
1916	82,2	108,634	4589	3006	1583	52,7	17,6
1917	82,2	100,867	4933	8862	-3929	-44,3	-43,7

Додаток Г. Дати відкриття трамвайних маршрутів навесні-восени 1922 року¹⁵⁵¹

Дата відкриття	№ маршруту	Назва лінії
01.04.1922	6	Політехнічна
06.04.1922	13	Глибочицька
04.05.1922	19	Дачна
09.05.1922	2	Вокзальна
06.06.1922	4	Львівська
17.06.1922	16	Кирилівська
07.07.1922	11	Олександрівська
23.07.1922	9	Нероновича
03.09.1922	3	Печерська

¹⁵⁵¹ Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 33.

Додаток Д. Доходи й витрати київського комунального трамвая з 1922 по 1930 рік¹⁵⁵². Цифри подано в рублях 1924 року

Рік	Дохід, тис. руб.	Витрати, тис. руб.	Прибуток, тис. руб.	Прибуток, % від витрат
1922 (до 30.09)	531	513	18	3,5
1922/23	805	888	-83	-9,3
1923/24	2679	2084	595	28,6
1924/25	3931	3072	859	28,0
1925/26	5448	4177	1271	30,4
1926/27	5987	5034	953	18,9
1927/28	6567	5141	1426	27,7
1928/29	7714	6481	1233	19,0
1929/30	11721	7214	4507	62,4

¹⁵⁵² Киевский трамвай за сорок лет, 1892–1932. Киев, 1933. С. 150.

Додаток Е. Трамвайні тарифи періоду гіперінфляції, 1920–1923 роки

Прочерк означає, що відповідного тарифу не існувало, порожня графа — відсутність відомостей.

Е.1. Трамвайні тарифи в 1920–1921 роках, у рублях 1921 р.¹⁵⁵³

Дата введення	Міські лінії	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай
20.01.1920 ¹⁵⁵⁴				30
02.04.1920 ¹⁵⁵⁵	10	—		
01.08.1920	30	60	10	
12.1920 ¹⁵⁵⁶				75
01.06.1921 ¹⁵⁵⁷	500	1000	200	750
07.1921 ¹⁵⁵⁸		1500		
16.08.1921	1000	3000	300	2000
10.1921 ¹⁵⁵⁹	1500	4000	400	3000
01.11.1921	2000	5000	400	4000
01.12.1921 ¹⁵⁶⁰	5000	10 000	1000	8000

¹⁵⁵³ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. Киев, 2009. С. 87–89.

¹⁵⁵⁴ ДАКО. Ф. Р-3. Оп. 2. Спр. 147. Арк. 10зв.

¹⁵⁵⁵ Завтра підуть трамваї // Боротьба. Київ, 1920. 2 квітня. № 73. С. 2.

¹⁵⁵⁶ Hoover Institution Archives. Nicolaevsky Collection. Box 202. Folder 6. P. 30.

¹⁵⁵⁷ ДАКО. Ф. Р-111. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 12.

¹⁵⁵⁸ Для кого существует рабочий трамвай // Киевский пролетарий. 1921. 12 июля. № 152. С. 2.

¹⁵⁵⁹ ЦДАВО. Ф. 5. Оп. 1. Спр. 757. Арк. 31, 34.

¹⁵⁶⁰ ДАКО. Ф. Р-111. Оп. 1. Спр. 21. Арк. 35.

Е.2. Трамвайні тарифи в 1922 році, у рублях 1922 р.¹⁵⁶¹

Дата введення	Міські лінії	Глибочицька лінія	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай
20.01.1922	0,50	–		0,20	
15.02.1922	1,00	–	2,00	0,20	2,50 ¹⁵⁶²
22.02.1922	1,10	–	2,10	0,30	
05.03.1922	1,50	–	4,00	0,30	
12.03.1922	1,50	–	4,00	0,50	
15.03.1922	2,00	–	6,00	0,50	
01.04.1922	5,00	–	10	2,00	8,00 ¹⁵⁶³
12.04.1922	10	15	20	3,00	
01.05.1922	10	15	30	3,00	25
07.05.1922	10	15	30	5,00	
12.05.1922	15	20	50	5,00	25
15.07.1922	20	25	60	10	
01.09.1922	25	30	75	10	
01.10.1922	30	40	100	15	
15.10.1922	35	50	120	15	
01.11.1922	45	65	150	20	
15.11.1922	50	70	150	20	
01.12.1922	70	100	250	30	
15.12.1922	100	150	300	50	

¹⁵⁶¹ Обзор деятельности Киевского губкоммунотдела за 1922 год. Киев, 1923. С. 58.

¹⁵⁶² ЦДАВО. Ф. 5. Оп. 1. Спр. 2669. Арк. 9зв.

¹⁵⁶³ Там само. Арк. 10зв.

Е.3. Трамвайні тарифи в 1923 році, у рублях 1923 р.^{1564,1565}

Дата введення	1 дільниця	2 дільниці	3 дільниці	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай (1 / 2 дільниці)
05.01.1923	1,00	1,50	–	3,00	0,50	1,50 / 2,50
17.01.1923	1,50	2,00	–	4,00	0,50	
01.04.1923	2,00	2,50 / 3,00	–	5,00	1,00	
01.05.1923	2,50	3,00 / 4,00	–	5,00	1,00	
20.05.1923	3,00	5,00	–	5,00	1,50	
15.06.1923	4,00	6,00	–	6,00	2,00	
01.07.1923	5,00	8,00	–	10	2,50	7 / 12
15.07.1923	7,00	10	–	15	3,00	
01.08.1923	10	15	20	20	5,00	10 / 15
01.09.1923	15	20	30	25	5,00	
15.09.1923	20	30	40	30	10	
01.10.1923	25	40	50	40	15	
08.10.1923	30	50	60	50	20	
01.11.1923 ¹⁵⁶⁶	40	60				
08.12.1923	125	200	250	200	75	

¹⁵⁶⁴ ГАРФ. Ф. Р-4041. Оп. 2. Д. 621, Л. 5об.

¹⁵⁶⁵ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. К., 2009. С. 90–92.

¹⁵⁶⁶ Трамвайное бедствие // Пролетарская правда. 1923. 31 октября. № 249 (664). С. 4.

Додаток Є. Динаміка розвитку київської трамвайної мережі від 1930 до 1941 року¹⁵⁶⁷

Рік	Вулична довжина колій, км	Протяжність одинарної колії, км
1930	102,1	189,9
1931	102,4	190,3
1932	102,4	191,1
1933	103,2	194,1
1934	107,3	197,7
1935	111,8	205,2
1936	113,7	208,9
1937	107,6	179,5
1938	107,6	179,6
1939	107,2	179,1
1940	110,2	185,2
1941	111,3	204,6

¹⁵⁶⁷ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр. 11. Арк. 8.

Додаток Ж. Хронологія відкриття трамвайних маршрутів восени-взимку 1941 року¹⁵⁶⁸

Дата відкриття	Номер	Маршрут	Довжина, км
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 — Петропавлівська 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. ¹⁵⁶⁹	3,3
31.10.1941	5	Польова вул. — 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 Кульженка	3,7 ¹⁵⁷⁰
12.12.1941	12	Поділ — Пуща-Водиця ¹⁵⁷¹	19,1

¹⁵⁶⁸ ДАКО. Ф. Р-4200. Оп. 2. Спр.11. Арк. 17–17зв.

¹⁵⁶⁹ Або це помилка (див. маршрут № 3), або малося на увазі подальше подовження маршруту до Лаври.

¹⁵⁷⁰ Вочевидь, помилка. Довжина такого маршруту — приблизно 8,5 км.

¹⁵⁷¹ Водночас закрито маршрут № 19.

Додаток 3. Хронологія відновлення трамвайних маршрутів у 1944 році¹⁵⁷²

Назви вулиць і площ — сучасні.

Дата відкриття	№	Маршрут	Довжина, км
01.01.1944	13	Контрактова пл. — пл. Перемоги	4,6
06.01.1944	9	Ріг Великої Васильківської та Саксаганського — Контрактова пл.	6,7
07.01.1944	7	Бессарабка — Польова вул.	4,8
08.01.1944	11	Контрактова пл. — Петропавлівська пл.	5,5
12.01.1944	1	Либідська пл. — Софійська пл.	5,3
14.01.1944	4	Кабельний завод — Софійська пл.	4,9
03.07.1944	22	Бессарабка — Вокзал	2,2
09.07.1944	6	Пл. Перемоги — Залізничне пересічення	5,9
10.07.1944	12	Контрактова пл. — Пуща-Водиця (14 лінія)	19,1
15.10.1944	2	Софійська пл. — Вокзал (через Велику Житомирську)	3,4
29.11.1944	15	Софійська пл. — Вокзал (через Саксаганського)	4,8
09.12.1944	10	Либідська пл. — Вокзал	5,2

¹⁵⁷² ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 90.

Додаток И. Дати введення в експлуатацію станцій метрополітену

И.1. Святошино-Броварська лінія (М1)

Дата введення	Станції	Довжина нової ділянки, км
06.11.1960	Вокзальна Університет Хрещатик Арсенальна Дніпро	5,2
05.11.1963	Політехнічний інститут Завод “Більшовик” (Шулявська, 1993)	3,3
05.11.1965	Гідропарк Лівобережна Дарниця	4,2
04.10.1968	Комсомольська (Чернігівська, 1993)	1,3
05.11.1971	Жовтнева (Берестейська, 1993) Нивки Святошино (Святошин, 1990)	4,2
04.12.1979	Піонерська (Лісова, 1993)	1,2
06.11.1987	Ленінська (Театральна, 1993)	0,1 (зріст довжини перегону через зміну траси тунелю)
24.05.2003	Житомирська Академмістечко	3,2
Разом		22,7

И.2. Оболонсько-Теремківська лінія (М2)

Дата введення	Станції	Довжина нової ділянки, км
17.12.1976	Площа Калініна (Площа Жовтневої революції, 1977; Майдан Незалежності, 1991) Поштова площа Червона площа (Контрактова площа, 1990)	2,32
19.12.1980	Тараса Шевченка Петрівка (Почайна, 2018) Проспект Корнійчука (Оболонь, 1990)	4,40
19.12.1981	Площа Льва Толстого Республіканський стадіон (Олімпійська, 2011)	1,70
06.11.1982	Мінська Героїв Дніпра	2,35
30.12.1984	Червоноармійська (Палац “Україна”, 1993) Дзержинська (Либідська, 1993)	2,43
15.12.2010	Деміївська Голосіївська Васильківська	3,80
27.12.2011	Виставковий центр	1,48
25.10.2012	Іподром	0,92
06.11.2013	Теремки	1,50
Разом		20,9

И.3. Сирецько-Печерська лінія (МЗ)

Дата введення	Станції	Довжина нової ділянки, км
31.12.1989	Золоті ворота Палац спорту Мечникова (Кловська)	1,9
30.12.1991	Дружби народів Видубичі	4,4
30.12.1992	Славутич Осокорки	4,2
28.12.1994	Позняки Харківська	2,6
30.12.1996	Лук'янівська	3,1
27.12.1997	Печерська	—
30.03.2000	Дорогожичі	2,6
14.10.2004	Сирець	1,6
23.08.2005	Бориспільська	2,4
04.03.2006	Вирлиця	—
23.05.2008	Червоний хутір	1,1
Разом		23,9

Додаток І. Інвентарна кількість рухомого складу трамвая й троллейбуса в 1981–2001 роках (станом на 1 січня кожного року)

Рік	Трамвай	Тролейбус
1981	907	1014
1982	921	1039
1983	905	1031
1984	924	1076
1985 ¹⁵⁷³	912	1092
1986 ¹⁵⁷⁴	921	1104
1987 ¹⁵⁷⁵	935	1089
1988 ¹⁵⁷⁶	908	1081
1989 ¹⁵⁷⁷	922	1170
1990 ¹⁵⁷⁸	913	1161
1991 ¹⁵⁷⁹	902	1125
1992 ¹⁵⁸⁰	877	1020
1993 ¹⁵⁸¹	866	927
1994 ¹⁵⁸²	820	865
1995 ¹⁵⁸³	752	787

¹⁵⁷³ ДАК. Ф. Р-10. Оп. 1. Спр. 1562. Арк. 22. (Дані за 1981–1985 роки.)

¹⁵⁷⁴ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 2 “Инвентарь подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1986. 2 січня.

¹⁵⁷⁵ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 15 “Инвентарь подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1987. 14 январа.

¹⁵⁷⁶ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 12 “Инвентарь подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1988. 14 январа.

¹⁵⁷⁷ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 41 “Об инвентаре подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1989. 8 февраль.

¹⁵⁷⁸ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 18 “Об инвентаре подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1990. 23 январа.

¹⁵⁷⁹ АКП КПТ. Трамвайно-троллейбусное управление. Приказ № 15 “Об инвентаре подвижного состава трамвая и троллейбуса”. 1991. 15 январа.

¹⁵⁸⁰ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 9 “Инвентар рухомого складу на 01.01.92”. 1992. 9 січня.

¹⁵⁸¹ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 19 “Про інвентар рухомого складу трамваю та троллейбусу”. 1993. 29 січня.

¹⁵⁸² АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 23 “Про інвентар рухомого складу трамваю та троллейбусу”. 1994. 25 січня.

¹⁵⁸³ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 3 “Про зміну в інвентарі рухомого складу за станом на 01.01.95 р”. 1995. 3 січня.

1996 ¹⁵⁸⁴	725	720
1997 ¹⁵⁸⁵	679	672
1998 ¹⁵⁸⁶	643	661
1999 ¹⁵⁸⁷	627	643
2000 ¹⁵⁸⁸	612	621
2001 ¹⁵⁸⁹	579	583

¹⁵⁸⁴ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 28 “Про зміну в інвентарі рухомого складу за станом на 01.02.1996 р”. 1996. 31 січня.

¹⁵⁸⁵ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 7 “Про інвентар рухомого складу за станом на 1.01.1997 р”. 1997. 17 січня.

¹⁵⁸⁶ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 12 “Про інвентар рухомого складу за станом на 1.01.98 р”. 1998. 13 січня.

¹⁵⁸⁷ АКП КПТ. Державне комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 35 “Про інвентар рухомого складу тролейбусу та трамваю”. 1999. 1 лютого.

¹⁵⁸⁸ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 38 “Про інвентар рухомого складу на 1.02.2000”. 2000. 7 лютого.

¹⁵⁸⁹ АКП КПТ. Комунальне підприємство “Київелектротранс”. Наказ № 23 “Про інвентар рухомого складу трамваю та тролейбусу”. 2001. 29 січня.