

КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ У РОКИ КРИЗИ (1918–1921 рр.)

Розповідається про роботу київського трамвайного підприємства в період глибокої кризи, з 1918 по 1921 рік. Зважаючи на несприятливу економічну ситуацію, дефіцит палива й матеріалів, інфляцію тощо, трамвай працював з частими перебоями, аж до майже повного припинення пасажирського руху на початку 1920 року. Розкривається негативна роль соціального чинника (недотримання правил користування транспортом, “побори” з боку трамвайних службовців).

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, криза, громадянська війна.

Період 1918–1921 років став одним із найдраматичніших в історії Києва. Часті зміни влади, що іноді супроводжувалися військовими 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, майже безперервно знижувались.

У попередній статті¹ нами розглядалась робота київського трамвая в період до березня 1918 року. До цього моменту трамвайне підприємство належало приватному Товариству Київської міської залізниці, а з 18 березня перейшло у відання міста, як результат не доведеної до кінця процедури викупу підприємства. У цій статті йдеться про наступний період історії київського трамвая, який можна назвати “періодом занепаду” і який закінчився в 1921 році, коли робота трамвайного підприємства майже припинилася. Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Державного архіву Київської області (ДАКО) та періодична преса 1918–1921 років; практично всі документи вводяться в науковий обіг вперше. Всі дати в статті наводяться за новим стилем (григоріанським календарем). Слід мати на увазі, що в період перебування Києва під владою Добровольчої армії, з 31 серпня до 16 грудня 1919 року, був офіційно прийнятий старий стиль (юліанський календар).

Рішення викупити київський трамвай у Товариства КМЗ було ухвалено міською думою в жовтні 1912 року, причому сам викуп мав відбутися 1 січня 1915 року. Суперечка між Товариством та містом щодо викупної суми (яку Товариство оцінило приблизно в 20 млн руб., місто – у 8 млн руб.) стала предметом судового розгляду. Київський окружний суд виніс рішення в травні 1917 року (згідно з цим рішенням, місто повинно було виплатити Товариству близько 14 млн руб.), а угоду було досягнуто лише в листопаді того ж року (причому суму було знижено до приблизно 11 млн рублів). Однак революційні події в поєднанні з позицією бельгійських акціонерів, які на той час володіли переважною більшістю акцій Товариства і які визнали вироблену угоду неприйнятною, призвели до того, що процедура викупу зірвалася. Трамвайне підприємство спочатку деякий час керувалось організацією трамвайних службовців, а з 18 березня 1918 року безоплатно перейшло у відання міста.

З 1 червня, відповідно до постанови міської управи, було розформовано створене чотирма роками раніше бюро з викупу трамвайного підприємства², чие існування тепер втратило сенс. Це, втім, не означало остаточного закриття питання про викуп. 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. Виконуючий обов'язки міського голови Абрам Гінзбург повідомив, що, згідно концесійного договору, підприємство дійсно належить місту, тоді як концесіонер – Товариство КМЗ – лише експлуатував його. Однак через кілька днів ця точка зору була

опротестована в суді представником градоначальника, який вказав, що, навіпаки, місто тільки керує підприємством, зважаючи на відсутність законного власника³. 7–8 жовтня в III цивільному департаменті Київської судової палати відбулося 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 року⁴. У листопаді 1918 року судова палата своєю резолюцією затвердила рішення окружного суду, з мінімальними змінами⁵. Таким чином, процес викупу мав би завершитися. Однак акціонери Товариства, як і раніше, не з'являлися й не пред'являли свої права. Підприємство залишалося у веденні міста.

Трамвайна мережа на той час налічувала 21 маршрут, а рухомий склад у 1914 році (нових поставок з того часу не було) – 225 пасажирських вагонів. У січні 1918 року на лінію виходило в середньому 96 вагонів (рахуючи, як тоді було прийнято, великий пульманівський 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 вагони⁶.

Це падіння було спричинено не тільки погіршенням технічного стану самих вагонів, а й дефіцитом палива, який не давав можливості виробити достатню кількість електроенергії. Через це утворилося своєрідне “порочне коло”. Скорочення руху через нестачу електроенергії призводило до зниження виручки. 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 охарактеризував становище як “катастрофічне”. “В Киев прибыло 5 цистерн нефти, – повідомив директор, – 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.”⁷

Вихід із ситуації, що загрожувала повною зупинкою трамвайного руху, дирекція бачила в підвищенні тарифу. Останній залишався постійним з 1892 по 1917 рік, у розмірі 5 копійок за першу тарифну дільницю і 3 копійки за кожную наступну (у 1914 році було запроваджено так звану “трамвайну копійку” – збір на військові потреби, в розмірі 1 коп. з квитка, проте ці гроші не надходили в дохід Товариства⁸). 17 листопада 1917 року тариф за першу дільницю було підвищено до 10 копійок (з урахуванням “трамвайної копійки” – 11 копійок), 17 грудня – до 20 копійок (одночасно “трамвайну копійку” було скасовано)⁹; проїзд двох дільниць тепер коштував 35 копійок, трьох – 45, кожною наступною – ще 10 копійок¹⁰. З 4 червня 1918 року, згідно з постановою міської думи, було введено надбавку на міські потреби в розмірі 10 копійок з кожного квитка¹¹, що підвищило вартість проїзду першої дільниці для пасажира до 30 копійок, але, знову-таки, не принесло додаткового доходу трамвайному підприємству.

Питання про нове підвищення тарифу виникло не пізніше 20-х чисел липня 1918 року¹², проте було відкладене. На початку серпня міський голова Євген Рязцов звернувся до голови думи Вікентія Дрелінга із заявою: “Решение киевской городской думы отложит рассмотрение доклада управы о повышении тарифа на проезд по трамваю <...> осложняет положение дирекции трамвая до чрезвычайности. Я должен заявить, что каждый день промедления в решении этого вопроса приносит значительные убытки и может повлечь катастрофические последствия для трамвая”¹³. Питання було розглянуто на засіданні думи 9 серпня, і після жвавих дебатів, “самым незначительным большинством, при массе воздержавшихся” було ухвалено рішення встановити новий тариф: за одну дільницю – 60 коп., за дві – 1 руб., за три – 1 руб. 40 коп., за кожную наступну – по 20 коп., за проїзд від Петропавлівської площі (нині площа Фрунзе) до кінця лінії в Пущі-Водиці – 1 руб. 10 коп.¹⁴ (При поїзді до Пущі-Водиці з міста відрізок до Петропавлівської площі оплачувався за міським тарифом. Тому поїздка від Олександрівської (Контрактової) площі та від міської думи (Майдан Незалежності) до Пущі-Водиці обходилася в 2 руб. 10 коп. та 2 руб. 50 коп., відповідно.)

Новий тариф було запроваджено з 11 серпня 1918 року¹⁵. Проте 24 серпня київський градоначальник опротестував постанову міської думи. Міська управа, в свою чергу, ухвалила продовжити стягувати підвищену плату: за тодішнім законодавством, міське самоврядування мало право приводити у виконання свої постанови, не чекаючи вирішення протесту, за

наявності надзвичайних обставин (наприклад, війни)¹⁶. Справа була розглянута в Київському окружному суді, який виніс попередню резолюцію про призупинення дії рішення міської думи. З 14 вересня було відновлено колишній тариф (30, 45 і 55 копійок за проїзд однієї, двох і трьох дільниць відповідно)¹⁷. Остаточний розгляд справи в суді відбувся двома тижнями пізніше; 29 вересня суд виніс резолюцію, згідно з якою постанову думи було визнано незаконною й такою, що підлягає скасуванню¹⁸.

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 термін¹⁹. Ті самі мотиви прозвучали в бесіді М. І. Масленникова з кореспондентами газет на початку жовтня. Пуд нафти, що коштував до війни 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 вопросом жизни. <...> По-моему лично, для населения лучше платить 50 коп. за станцию, чем совсем лишиться трамвая”²⁰.

У перших числах жовтня робота трамвая перервалася через черговий дефіцит палива для електростанції; функціонувала тільки лінія на Пущу-Водицю²¹. За декілька днів місто отримало паливо, і 13 жовтня рух було відновлено. Протягом двох днів підприємство, як і очікувалося, принесло збиток у середньому близько 30 000 рублів на день²². 22 жовтня на засіданні малої думи, під головуванням нового міського голови Іполита Дьякова, було ухвалено постанову про новий трамвайний тариф. Окрім підвищення плати за проїзд, було вирішено вдатися до нововведення: 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 по Михайлівському підйому (фунікулеру) – дешевше (50 копійок). Така система покликана була полегшити поїздки на великій відстані, коли без трамвая не можна було обійтися, і зменшити число коротких поїздок, тим самим розвантаживши вагони²³. Як визнавалося згодом, ще однією причиною була “необходимость прекратит массовое злоупотребление пассажиров, выразившееся в том, что весьма большой контингент едущих на все протяжение, брал билеты лишь на первый участок, что при переполнении вагона не смотря на все усилия контроля устранить не представлялось возможным”²⁴. 26 жовтня міський голова представив проект нового тарифу на затвердження міністру внутрішніх справ Віктору Рейнботу²⁵. Тариф був затверджений міністром і з 14 листопада введений в дію²⁶.

Згідно з даними німецької військової влади, влітку 1918 року з двадцяти одного довоєнного трамвайного маршруту не працював лише один (№ 11, Андріївська церква – Жилианська вулиця), і був скорочений маршрут № 12 (Товарна станція – Звіринець: частина його траси була пошкоджена вибухом артилерійських складів на Звіринці)²⁷. У червні стала до ладу новозбудована лінія від товарної станції через Протасів Яр до Клінічного містечка. Основним призначенням цієї лінії було транспортування поранених. Однак з 21 червня по цій лінії було відкрито пасажирський рух за маршрутом № 22 “Київ I Товарний – Клінічне містечко”²⁸. (Вагони на цій лінії працювали і в 1919 році, щонайменше до кінця листопада, але тільки для медичних потреб²⁹.)

Разом із тим, у міру погіршення становища підприємства, найменш затребувані маршрути закривалися. З 18 липня було оголошено, що рух тимчасово здійснюється лише за дванадцятьма маршрутами³⁰. Хоча скасування маршрутів дозволяло концентрувати вагони на тих лініях, рух якими тривав, 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 висловився газетний фейлетоніст³¹.

У вересні начальник 2-го відділу Державної варті (аналога поліції в Українській Державі) Бразуль-Брушковський видав припис начальникам міліцейських районів, в якому повідомляв: “<...> нет почти ни одного вагона, на ступеньках которого не стояли бы пассажиры, уцепившись

руками як за перила, так і один за другого. Крім того, пасажирів возят с собою в вагонах трамвая корзини і сундуки, особливо в вагоні № 2 – Подол – вокзал і назад...” Начальникам районів ставилося в обов’язок наказати вартовим зупинити такі вагони та ввічливо пропонувати “зайвим” пасажирам зійти, тих же, що не підкорюються, доставляти в район³². Однак у видачному 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...” Деякі кондуктори не надто акуратно ставилися до своїх прямих обов’язків – збору плати за проїзд. “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 серпні³³. Не відрізнялися дисциплінованістю, природно, і пасажири. “В вагоне № 740 Прорезной линии на остановке конечной станции студент стал открывать боковое окно и разбил, деньги не уплатил”, – повідомляв службовець Лук’янівського парку у вересні³⁴.

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 було вчергове призупинено – цього разу причиною було неякісне вугілля, отримане електростанцією, через що остання не могла розвивати достатню потужність³⁵. 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 в деякій мірі налагодити рух – всього по п’яти маршрутах (№ 1, 2, 4, 16, 20)³⁶.

За підсумками 1918 року, трамвайне підприємство отримало 10,639 млн руб. доходу при 13,753 млн руб. витрат, зазнавши таким чином збитку в 3,114 млн рублів³⁷.

У лютому 1919 року до влади в Києві, змінивши Директорію, знову прийшли більшовики. Їх економічна програма, як відомо, передбачала скасування приватної власності. У березні того ж року на нараді з питання про викуп трамвая було заявлено, що питання це має обговорюватися “в общегосударственном масштабе в связи с вопросом о национализации аналогичных предприятий”³⁸. Згодом колегія комунального господарства ухвалила постанову, якою визнала необхідним провести націоналізацію трамвайного підприємства³⁹. Далі було підготовлено проект декрету Раднаркому України, яким 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”⁴⁰. Нам невідомо, чи була здійснена націоналізація de jure, проте 8 липня розпорядженням Комунвідділу київського губвиконкому “Дирекція Київської міської залізниці” була перейменована в “Управління Комунального Трамвая”⁴¹. Таким чином, належність трамвайного підприємства місту була формалізована (фактично, як ми знаємо, воно перебувало у віданні міста на той момент вже більше року).

Ці формальні заходи мало позначалися на реальному стані справ підприємства. На початку лютого (в останні дні влади Директорії) на лінію виходило було 70 вагонів⁴². У середині березня на засіданні правління трамвая було констатовано, що на ходу є 80 вагонів, і заявлено, що “трамвайна справа перебуває в стані повного розвалу”⁴³. Як незабаром з’ясувалося, то був ще далеко не “повний розвал”. Наприкінці березня рух у черговий раз зупинився, внаслідок дефіциту палива на електростанції⁴⁴. Правда, вже через два дні трамваї знову пішли – завдяки тому, що електростанція стала днем подавати струм тільки для трамвая й водопроводу, а лише ввечері та вночі для роботи підприємств та освітлення квартир⁴⁵. Однак у середині квітня рух знову зупинився через нестачу палива⁴⁶. Коли за деякий час його було відновлено, у першу чергу було відкрито лінії в центрі міста, що викликало невдоволення жителів околиць. На початку травня певна “Группа Шулявских тружеников вынужденных бывать каждосуточно в городе” звернулася до голови Всеукраїнського ЦВК Григорія Петровського з листом, в якому йшлося [написання оригіналу збережено]: “<...> 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 по цій лінії дійсно було відкрито. У ті самі дні відновився рух по лінії № 4, на Лук'янівку⁴⁷.

Однак у середині червня рух по всіх лініях знову припинився, за винятком вантажного⁴⁸; через деякий час – відновився, 9 липня – знову припинився, окрім лінії на Пущу-Водицю, де альтернативи трамваю не було⁴⁹. 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 причіпних⁵⁰. 22 липня було скликано нараду 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 України⁵¹. Вирішено було 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 причіпних⁵².

Ще на початку 1919 року було в черговий раз порушено питання про збільшення тарифу. В останніх числах січня 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 лініях⁵³. Це підвищення і було втілено з 1 березня, вже при іншій владі (більшовиків) та іншим міським органом (Колегією Міського відділу при Виконкомі)⁵⁴. 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 Комунальній губвиконкому⁵⁵. Клопотання це задоволено не було, а 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”⁵⁶.

Причиною збитковості підприємства було не тільки підвищення витрат, але й регулярне недотримання пасажирами правил проїзду. Згідно з правилами, козаки (як називалися солдати при Директорії) і військові чини (при більшовиках) зобов'язані були 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 говорилося буквально таке: “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”⁵⁷. Фразування не залишає сумнівів, що подібне виконання кондуктором своїх обов'язків було радше винятком, ніж правилом.

В умовах дефіциту вагонів продовжувалося їх переповнення. 27 травня старший доглядч 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 же день контролер, що їхав у трамваї вгору Олександрівським (Володимирським) узвозом, доповів про те, що “два пассажира 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 растеряности вагоновожатого вагон был остановлен”. На Царській (Європейській) площі контролер підкликав міліціонера, що стояв на посту, і попросив його доставити порушників в район, 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”⁵⁸.

Наведені приклади наочно характеризують порядки й звичаї на київському трамваї в ті місяці. Ще однією проблемою, як і перед тим, було погіршення технічного стану вагонів. Наприкінці червня дирекція трамвая звернулася до Комунивідділу з пропозицією про значне скорочення числа зупинок на основних маршрутах. Окрім очевидного аргументу – зменшення часу проїзду й відповідно інтервалу руху – на користь такого рішення було висловлено ще одне міркування: це дозволило б приблизно на 35% скоротити число пусків моторів вагонів, збільшивши таким чином їх термін служби. У цьому ж рапорті була висунута ще одна цікава пропозиція: “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 остановить из-за них вагон до назначенной остановки”⁵⁹. Дійсно, з 7 серпня частину зупинок на маршрутах № 1, 2, 3, 4, 6, 20 було скасовано⁶⁰.

22 червня 1919 року новий тариф було введено в дію. Проїзд по міських лініях став коштувати 3 рублі (як і перед тим, незалежно від відстані), по Пуща-Водицькій лінії – 4 рублі⁶¹. На цій останній, де альтернативи трамваю, як і раніше, не було, кондуктори вирішили, додатково до офіційного підвищення тарифу, проявити своєрідну ініціативу. Так, в середині липня дехто М. Бреслер звернувся до Комунивідділу з заявою, в якій повідав, що 13 липня кондуктори останніх вагонів трамвая, що 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”. Крім того, кондуктори підбирали квитки пасажирів, що виходили на проміжних зупинках, і вручали їх тим, що входили (зрозуміло, привласнюючи гроші, які ті сплачували за проїзд)⁶².

По відновленні руху на деяких міських маршрутах з кінця липня, про що йшлося вище, у серпні трамвай функціонував без перерв. Середня денна виручка за цей період становила близько 100 000 рублів⁶³, 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 міста⁶⁴. 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”⁶⁵.

30 серпня влада більшовиків пала. Прихід Добровольчої армії докорінно змінив 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 трамвая⁶⁶. Зібравшись в середині листопада, комісія порушила питання “о выяснении окончательной суммы, подлежащей уплате бывшему Киевскому трамвайному Обществу за выкупленный городом трамвай”. З цією метою 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)⁶⁷. Відомості про подальшу роботу комісії відсутні. Оскільки двома тижнями пізніше влада в місті знову перейшла до більшовиків, не викликає сумнівів, що комісія розпалася, не закінчивши свою роботу. Питання про викуп трамвая, наскільки нам відомо, ніколи більше не порушувалося.

По суті ж і восени 1919 року принципових змін в роботі трамвайного підприємства не сталося. У середині вересня по лініях курсувало 25 вагонів (практично така ж кількість, як і до зміни влади). Трамвайне управління передбачало до зими подвоїти цю цифру, відремонтувавши несправні вагони. “Лучших перспектив на этот счет не предвидится, – повідомлялося в газетній замітці, з посиланням на завідувача управлінням трамвая, – так как трамвайное хозяйство в корне разрушено большевиками и восстановить его в наших условиях

повністю – немыслимо”⁶⁸. Дійсно, у наступні півтора місяці намітився певний прогрес. Було відновлено рух за маршрутами № 3 і 6; у середині жовтня працювало 8 маршрутів (1, 2, 3, 4, 6, 16, 19, 20), які обслуговували 29 одиночних і 3 причіпних вагони⁶⁹. Місяцем пізніше працювало вже 44 вагони, що також обслуговували 8 маршрутів (ті самі, з заміною № 20 на № 12)⁷⁰. Однак тоді ж, у середині листопада, трапилася чергова паливна криза, і рух припинився. “Положение трамвая катастрофично, – заявив Володимир Пушешников кореспонденту газети, – <...> надейся на скорое возобновление [движения] пока не предвидится”. Виручка за вересень склала близько 2,5 мільйонів рублів (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, порівняно з серпнем, збільшилося незначно). Виручка за жовтень, незважаючи на збільшене число вагонів, була практично такою ж, як за вересень. Стверджувалося, що до 1 січня 1920 року загальний дефіцит підприємства досягне 80 мільйонів рублів⁷¹.

У спробі подолати дефіцит зібралися вдатись до чергового підвищення тарифу. Відзначимо, що з 28 вересня було встановлено 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 жовтня⁷². Питання про підвищення основного тарифу до 5 рублів було порушено міською управою не пізніше середини жовтня⁷³. 29 жовтня управа ухвалила постанову про нові тарифи: на міських лініях – 5 рублів, на лінії в Пущу-Водицю – 10 рублів⁷⁴. Ці тарифи мали увійти в силу по затвердженні градоначальником. Останній, однак, не затвердив постанову, повідомивши управу, що питання переноситься на розгляд ради у справах місцевого господарства⁷⁵. Судячи за наявними відомостями, до кінця 1919 року тариф не змінювався.

Припинений у першій половині листопада рух було частково відновлено 15 листопада, чому сприяло отримання Києвом нафти з Грозного⁷⁶. Однак певний прогрес у роботі підприємства, що намітився був у попередні місяці, змінився регресом. Станом на 27 листопада на ходу було 30 вагонів (з 225, що, як і раніше, числилися в інвентарі)⁷⁷, рівно через тиждень – 25. Щодня з ладу вибував один вагон, у той час як з майстерень не кожен день вдавалося випускати по одному відремонтованому вагону⁷⁸. Про одну з причин поломки вагонів дізнаємося з наказу начальника служби руху від 10 листопада, у якому йшлося: “<...> при случайных заносах пути вагоновожатые пробивают путь, отводя вагон назад и пуская его вперед и так несколько раз <...> от этого часто горят моторы. Безусловно, раз и навсегда, под самой строгой ответственностью, запрещаю этот способ пробивки заноса на пути”⁷⁹. До кінця листопада вдалося було подолати тенденцію до зниження числа вагонів: так, за офіційними даними, на 30 листопада числилося 24 справних вагони (з них 15 пульманівських), на 11 грудня – 31 (18 пульманівських). Виручка за 11 грудня склала 70 000 рублів⁸⁰. На той момент виручка далеко не покривала експлуатаційних витрат: підприємство давало до 80 000 рублів щоденного збитку. Істотною причиною цього було те, що, незважаючи на велике скорочення числа вагонів, штат службовців залишався практично таким самим, як при нормальному положенні трамвая. При 25 вагонах на ходу на службі значилося 387 (!) кондукторів, всього ж на підприємстві – близько 2000 осіб. Міська управа запропонувала завідувачому відділом міських підприємств вжити заходів до скорочення штатів⁸¹, однак, як видно, ця робота не була доведена до кінця. 16 грудня Київ повернувся під владу більшовиків. Достовірні відомості про роботу трамвая в другій половині грудня відсутні; відомо, що 31 грудня пасажирський рух було в черговий раз призупинено, за винятком руху по Пуща-Водицький лінії⁸².

На цей раз перерва в русі тривала три місяці (хоча рух до Пущі-Водиці, судячи за наявними відомостями, тривав⁸³). Наприкінці січня 1920 року було оголошено, що “найближчим часом” передбачається відкрити рух по трьох лініях: Хрещатицькій (маршрут № 1), Вокзальній (№ 2) і Лук’янівській (№ 4). Тариф планували підвищити, одночасно відновивши систему тарифних дільниць та пересадочних квитків: вартість проїзду першої дільниці мала складати 5 рублів, кожної наступної – 3 рублі⁸⁴. Наприкінці лютого було оголошено, що рух по лініях № 1 і 2 почнеться в кінці березня⁸⁵. Нарешті, 2 квітня відкрився пасажирський рух по трьох лініях:

Лук'янівка – Печерськ (об'єднані маршрути № 4 та 3), Поділ – Деміївка (№ 1) і Шулявка – Бессарабка (№ 6). Трамваї по цих лініях ходили з 7:00 до 10:00 і з 16:00 до 18:30. Тариф, оголошений як тимчасовий, становив 10 рублів⁸⁶.

У травні 1920 року відбулася передостання за період громадянської війни зміна влади в Києві: містом заволділа польська армія. Збереглися спогади про цікавий епізод, безпосередньо пов'язаний з трамваєм. 3-го травня, коли в Києві ще залишалися частини Червоної армії, польський патруль, діставшись Пущі-Водиці, захопив там пасажирський трамвай і наказав вагоноводові їхати до міста. Діставшись центру, поляки захопили на трамвайній зупинці “ураженого” цим радянського офіцера і тут же відправилися назад⁸⁷. 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 (!)⁸⁸.

Відомості про роботу трамвая в другій половині 1920 року мізерні. Відомо, що рух Пуща-Водицькою лінією підтримувався, причому ця лінія відігравала важливу роль в енергопостачанні міста: по ній вантажними трамваями доставлялися дрова, що їх заготовлювали в міському лісі й використовували як паливо для електростанції⁸⁹. Наприкінці листопада, як і роком раніше, на ходу було 25 вагонів; хоча скорочення штатів і було проведено, на кожен вагон припадало по 27 працівників, що втричі перевищувало потребу⁹⁰. В січні 1921 року, як і раніше, констатовалося, що “мастерские не успевают отремонтировать все то, что портится на линии”⁹¹. Разом з тим, починаючи ще з жовтня 1920 року, продуктивність трамвайних майстерень багаторазово зростає: цьому посприяв перехід на відрядно-преміальну оплату праці. Якщо до вересня включно ремонтувалося в середньому близько 3 вагонів на місяць, то з жовтня – близько 18 вагонів⁹².

Економічний занепад, доповнений фактичною відсутністю монетарної політики – гроші друкувалися безконтрольно, в “передчутті” швидкого настання комунізму, при якому 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. З 1 серпня 1920 року проїзд по міських лініях став коштувати 30 рублів, до Пущі-Водиці – 60 рублів⁹³. Ймовірно на початку квітня 1921 року тариф було підвищено приблизно вчетверо (до підвищення середньої щоденний дохід трамвая становив 70 тис. рублів, після підвищення – 276 тис. рублів)⁹⁴. З 16 серпня 1921 року тариф на міських лініях було підвищено до 1000 рублів (до Пущі-Водиці – 3000); з 1 листопада – до 2000 (5000); з 1 грудня – до 5000 (10000)⁹⁵.

Такі різкі стрибки тарифу призводили до серйозних проблем для частини пасажирів: вартість трамвайних квитків перевищувала їх дохід. “Мы, рабочие 1-го участка “Ветвестроя” (організації, що займалася будівництвом вузькоколіїних залізниць – С. М.), просим коммунотдел объяснить[,] для кого предназначен рабочий трамвай, курсирующий по утрам между городом и Пущей. Большинство из нас принуждено ходить 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 року⁹⁶. У наступному місяці рішенням Комунвідділу було дозволено безкоштовний проїзд на трамваї для робочих, що їдуть на роботу й назад. Була також створена спеціальна комісія “для вироблення постійного дешевого трамвайного тарифу для робітників і червоноармійців”⁹⁷. Результати роботи цієї комісії невідомі. Разом з тим, як і двома роками раніше, існувала практика “поборів” з пасажирів. “Часто я вижу злоупотребления вагоновожатых и кондукторов, – повідомляв робітник Пуща-Водицької лінії. – Выезжая иногда из Киева поздно вечером[,] трамвай доходит до первой санатории, которая находится в 3-х верстах от поселка Пуща. Трамвай останавливается и здесь говорят: – трамвай дальше нейдет. Публика в ужасе, что ночь их застигла в лесу, начинает молить довести 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...”⁹⁸

Виходячи зі статистики пасажирських перевезень, 1920 і 1921 роки стали найбільш провальними за всю історію київського трамвая. Обсяг перевезень склав 3,35 млн пасажиродільниць у 1920 році і 4,23 млн – у 1921. 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, вийшовши на рівень 1916 року в 1929-му⁹⁹.

Таким чином, 1918–1921 роки в історії київського трамвая характеризуються як період найбільшого занепаду. Підприємство перейшло до місту безоплатно, як результат самосуцення його власників і відповідно викупу, що не відбувся, але в умовах глибокої економічної кризи та інфляції не могло функціонувати нормально. Крім економічних причин, на роботі трамвая негативно позначалися соціальні чинники – зневага до будь-яких правил і обов'язків, масштаб якої в ті роки досяг максимуму. Подібна поведінка і пасажирів, і працівників трамвая призводила як до безпосереднього зниження прибутковості підприємства (безквитковий проїзд, зловживання з боку кондукторів), так і до погіршення технічного стану й поломок вагонів (переповнення, зайві зупинки). Як результат, у 1920–1921 роках трамвайний рух в Києві майже припинився. Його відновлення й подальший розвиток були справою наступних років.

¹ Машкевич С. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 42. – С. 149–161.

² Голос Києва. – 26 (13) мая 1918.

³ Голос Києва. – 20 (7) септєбря, 25 (12) септєбря 1918.

⁴ Вечер. – 7 октєбря 1918.

⁵ Киевская мысль. – 27 (14) ноября 1918.

⁶ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 39. – Арк. 230.

⁷ Голос Києва. – 4 августа (22 июля) 1918.

⁸ Машкевич С. Трамвайные копейки. – К., 2004. – С. 14.

⁹ Голос Києва. – 25 (12) септєбря 1918.

¹⁰ Киевская мысль. – 3 декабря 1917.

¹¹ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 65.

¹² Голос Києва. – 24 (11) июля 1918.

¹³ Киевская мысль. – 4 августа (22 июля) 1918.

¹⁴ Русский голос. – 11 августа 1918.

¹⁵ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 112зв, 113.

¹⁶ Киевская мысль. – 8 септєбря (26 августа) 1918.

¹⁷ Голос Києва. – 14 (1) септєбря 1918.

¹⁸ Голос Києва. – 29 (16) септєбря 1918.

¹⁹ Голос Києва. – 4 октєбря (21 септєбря) 1918.

²⁰ Голос Києва. – 12 октєбря (29 септєбря) 1918.

²¹ Новости дня. – 5, 6 октєбря 1918.

²² Голос Києва. – 18 (5) октєбря 1918.

²³ Голос Києва. – 21 (11) октєбря 1918.

²⁴ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 67. – Арк. 7.

²⁵ Вечер. – 26 октєбря 1918.

²⁶ Голос Києва. – 13 ноября 1918.

²⁷ Kennst du Kiew? Soldatenführer durch Kiew. Heeresgruppe Eichhorn-Kiew, 1918. – S. 61–63.

²⁸ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 78.

²⁹ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 97. – Арк. 124.

³⁰ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 95.

³¹ Вечер. – 17 октєбря 1918.

³² Русский голос. – 18 септєбря 1918.

³³ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 121, 192.

- ³⁴ Там само. – Спр. 37. – Арк. 155.
- ³⁵ Голос Киева. – 8 декабря (25 ноября) 1918.
- ³⁶ Последние новости. – 2 января 1919.
- ³⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 2028. – Арк. 63–65.
- ³⁸ Киевский коммунист. – 4 марта 1919.
- ³⁹ Борьба. – 27 апреля 1919.
- ⁴⁰ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 32. – Арк. 3.
- ⁴¹ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 332.
- ⁴² Последние новости. – 3 февраля 1919.
- ⁴³ Киевский коммунист. – 15 марта 1919.
- ⁴⁴ Киевский коммунист. – 22 марта 1919.
- ⁴⁵ Коммунар. – 24 марта 1919.
- ⁴⁶ Большевик. – 13 апреля 1919.
- ⁴⁷ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 64. – Арк. 261–264.
- ⁴⁸ Коммунист. – 17 июня 1919.
- ⁴⁹ Коммунист. – 9 июля 1919.
- ⁵⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 464. – Арк. 24–24зв.
- ⁵¹ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 64. – Арк. 279.
- ⁵² ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 464. – Арк. 37–37зв.
- ⁵³ Последние новости. – 1 февраля 1919.
- ⁵⁴ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 188.
- ⁵⁵ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 4. – Арк. 305.
- ⁵⁶ Большевик. – 21 мая 1919.
- ⁵⁷ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 155зв, 165зв, 178зв, 216.
- ⁵⁸ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 64. – Арк. 212, 215–215зв, 226.
- ⁵⁹ Там само. – Арк. 311–313зв.
- ⁶⁰ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 354–354зв.
- ⁶¹ Там само. – Арк. 298.
- ⁶² ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 3. – Спр. 64. – Арк. 251.
- ⁶³ Там само. – Спр. 103. – Арк. 1–23.
- ⁶⁴ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 370зв – 371.
- ⁶⁵ Дневник и воспоминания киевской студентки // Архив русской революции, т. 15, Берлин, 1924. – С. 223.
- ⁶⁶ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 8. – Спр. 104. – Арк. 8.
- ⁶⁷ Там само. – Оп. 54. – Спр. 465. – Арк. 8, 12.
- ⁶⁸ Русь. – 7 сентября 1919.
- ⁶⁹ Киевлянин. – 29 сентября 1919.
- ⁷⁰ Киевлянин. – 25 октября 1919.
- ⁷¹ Молва. – 30 октября (12 ноября) 1919.
- ⁷² ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 403, 413–414.
- ⁷³ Киевлянин. – 21 сентября 1919.
- ⁷⁴ Киевская жизнь. – 17 (30) октября 1919.
- ⁷⁵ Молва. – 4 (17) ноября 1919.
- ⁷⁶ Киевлянин. – 3 ноября 1919.
- ⁷⁷ Киевлянин. – 14 ноября 1919.
- ⁷⁸ Киевская жизнь. – 21 ноября 1919.
- ⁷⁹ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 431.
- ⁸⁰ Там само. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 464. – Арк. 55, 64.
- ⁸¹ Киевская речь. – 23 ноября 1919.

- ⁸² Більшовик. – 31 грудня 1919.
- ⁸³ Коммунист. – 1 февраля 1920.
- ⁸⁴ Коммунист. – 28 января 1920.
- ⁸⁵ Боротьба. – 20 лютого 1920.
- ⁸⁶ Боротьба. – 2 квітня 1920.
- ⁸⁷ N. Davies. White Eagle, Red Star. – Macdonald, London, 1972. – P. 109.
- ⁸⁸ T. Kutrzeba. Wyprawa Kijowska 1920 roku. – Warszawa, 1937. – S. 108.
- ⁸⁹ ДАКО. – Ф. Р-1. – Оп. 2. – Спр. 19. – Арк. 6.
- ⁹⁰ Вісті київського губревкому. – 24 листопада 1920 (4).
- ⁹¹ Киевский пролетарий. – 13 января 1921.
- ⁹² Киевский пролетарий. – 5 мая 1921.
- ⁹³ Вісті київського губревкому. – 6 серпня 1920.
- ⁹⁴ ДАКО. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 100. – Арк. 380.
- ⁹⁵ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. – К., 2009. – С. 87–89.
- ⁹⁶ Киевский пролетарий. – 12 июля 1921.
- ⁹⁷ Вісті київського губвиконкому. – 5 серпня 1921.
- ⁹⁸ Пролетарская правда. – 26 августа 1921.
- ⁹⁹ Пещеренко П. Вказ. праця. – С. 39.

Рассказывается о работе киевского трамвайного предприятия в период его глубокого кризиса, с 1918 по 1921 год. Ввиду неблагоприятной экономической обстановки, дефицита топлива и материалов, инфляции, трамвай работал с частыми перебоями, вплоть до почти полного прекращения пассажирского движения в начале 1920 года. Раскрывается отрицательная роль социального фактора (несоблюдения правил пользования транспортом, “поборов” со стороны трамвайных служащих).

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, кризис, гражданская война

The subject of the article is the functioning of the Kiev tram enterprise during its deep crisis, from 1918 through 1921. Due to an unfavorable economic environment, a shortage of fuel and materials, inflation, tram traffic suffered from frequent interruptions, until passenger service came to a near halt in early 1920. The negative role of social factors (violation of rules of conduct by both passengers and personnel, corrupt practices on the part of tram employees) is elucidated.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, crisis, civil war