

ПРИБУТКОВИЙ ТРАНСПОРТ У «СМУТНІ ЧАСИ»: ЗАЛІЗНИЧНА ГІЛКА КИЇВ – ВІТА-ЛИТОВСЬКА (1916–1919 рр.)

Стаття присвячена маловідомому епізоду в історії київського пасажирського транспорту – вузькоколійній приміській залізничній гілці Київ – Віта-Литовська. У 1918 році вона експлуатувалася як міське підприємство, яке стало прибутковим, на відміну від інших транспортних підприємств того періоду. Аналіз доходів і витрат підприємства дозволяє зрозуміти, яким чином вдалося досягти прибутковості.

Ключові слова: Київ, Віта-Литовська, транспорт, залізниця, підприємство

З початком Першої світової війни економіка Російської імперії стала відчувати труднощі, що постійно зростали. Економічна криза стала однією з безпосередніх причин лютневої революції 1917 року; остання, хоча й принесла політичну лібералізацію, не тільки не розв'язала економічних проблем, але лише посилила їх. У багатьох галузях господарства довоєнний «запас міцності» вичерпався до кінця 1917 року, що викликало лавиноподібні ефекти, загострення продовольчої кризи, багаторазове прискорення темпів інфляції.

Криза в повній мірі торкнулася міського господарства. До революції в Києві, як і в більшості інших міст імперії, основні складові міської інфраструктури – електрична мережа, водопровід, каналізація, а також міський транспорт – обслуговувалися приватними підприємствами, які працювали в рамках концесійних угод з міською управою. Такий стан речей був можливий перш за все тому, що ці підприємства були прибутковими. Міський транспорт станом на 1914 рік був представлений шістьма різними підприємствами. Найбільшим з них було засноване в 1891 році Товариство Київської міської залізниці (міський трамвай)¹. Відкриті в період з 1900 по 1912 рік чотири приміські трамвайні лінії – Святошинська, Кадетська, Деміївська, Дарницька (Слобідська) – обслуговувалися незалежними приватними підприємствами². Нарешті, автобусне підприємство належало місту; воно було створено в 1913 році як конкурент Товариству КМЗ, але замість прибутку швидко почало приносити збитки й було закрито наприкінці 1914 року³. Кадетський трамвай, який було муніципалізовано в 1915 році, також був збитковим⁴. Решта трамвайних підприємств до 1916 року включно були прибутковими.

Починаючи з 1917 року експлуатаційні витрати трамвайних підприємств стали різко зростати, що до 1918 року, незважаючи на значне підвищення тарифів на перевезення, зробило всі ці підприємства збитковими. Деміївський трамвай припинив роботу у вересні, Кадетський – у грудні 1918 року. На цьому загальному тлі являє інтерес аналіз діяльності маловідомого, з недовгою історією, транспортного підприємства, яке належало міській управі – вузькоколійної залізничної гілки Київ – Віта-Литовська (Чапаєвка), що відкрилася для вантажного руху в 1916 році, а для пасажирського – в червні 1918 року. Наявні дані дозволяють з достатньою впевненістю зробити висновок, що перевезення пасажирів по цій гілці протягом другої половини 1918 року приносили не збитки, а прибуток. Таким чином, даний епізод в історії київського транспорту примітний відразу з двох точок зору: по-перше, прибутковим стало міське, а не приватне підприємство; по-друге, це сталося в період, коли всі інші транспортні проекти приносили збитки.

Перша відома нам згадка про ідею будівництва залізничної колії з Києва в південному напрямку відноситься до 1898 року. Власники цегельних заводів у Пирогові, Корчуватому й Мишоловці запропонували побудувати вузькоколійну залізницю від своїх заводів до Києва. Сумарна вартість будівництва і рухомого складу оцінювалася в 200 000 рублів⁵. Цей проект, імовірно, не був здійснений.

У 1900 році було утворено акціонерне товариство Ржищівської залізниці. Однак російсько-японська війна завадила наданню урядових гарантій та відкриттю дій товариства. До питання про з'єднання Ржищева з Києвом залізницею повернулися в 1908 році, в рамках проекту Південно-Дніпровської залізниці. Роком пізніше жителі Ржищева звернулися до київського міського голови з проханням посприяти включенню їх містечка до траси майбутньої лінії: це набагато спростило б поставку в Київ продукції цукрових, чавуноливарних та інших заводів, розташованих у Ржищеві та його околицях. У 1910 році проект Південно-Дніпровської залізниці було відхилено департаментом залізничних справ, причому зазначено, що згадані заводи «могут быть обслужены особыми ветвями, подъездными к существующим дорогам»⁶.

У 1913 році інженер Н. В. Тур звернувся до міністра внутрішніх справ з клопотанням «разрешить ему провести на собственные средства рельсовый путь с конной или моторной тягой по обочине грунтовой дороги, соединяющей Демиевку с м. Ржищевым, киевского у[езда]»⁷. Нова лінія, довжиною близько 50 верст (53 кілометрів), мала пройти через дачні місця Китаїв, Пирогів, Мишоловку, Плюти, Злодієвку (Українку), Трипілля; основний пасажиропотік передбачалося формувати за рахунок жителів цих місцевостей, за аналогією з Пуща-Водицькою і Святошинською трамвайними лініями, що вже існували й також значною мірою орієнтувалися на дачників. Проект було спрямовано міністерством київському губернатору й далі до київської повітової земської управи. Утворилася приватна компанія на чолі з Туром, яка отримала концесію на влаштування трамвайного сполучення Демиївка – Трипілля, проте проект не було реалізовано, і концесія втратила силу за закінченням терміну⁸.

Ідея будівництва вузькоколійної залізниці Київ – Віта-Литовська знову виникла наприкінці 1915 року. Основною мотивацією цього проекту було не перевезення пасажирів, а доставка дров, заготовлених у Трипільському лісництві. Восени 1915 року паливна криза в Києві набула відчутного характеру. Однією з основних проблем була доставка вже заготовлених дров у місто. У мирний час Києву необхідно було близько 125 тис. кубічних сажнів дров на рік (1 куб. сажень = 9,71 м³), проте потреба на 1915 рік, в умовах дефіциту кам'яного вугілля, оцінювалася мінімум у 175 тис. кубічних сажнів⁹. До листопада 1915 року в Трипільському лісництві було заготовлено 7 тис. куб. сажнів дров, планувалося заготовити ще 34 тис. куб. сажнів. Дрова передбачалося використовувати не тільки для опалення, але й для будівництва стратегічних мостів¹⁰. Однак за доставку цих дров гужовим способом візники заявили ціну 32 рублі за кубічну сажень (для порівняння, в листопаді 1893 року ціна самих дров у міському лісі, в Пущі-Водиці, становила 14 руб. за куб. сажень, доставка в Київ – 6 руб. 50 коп. за куб. сажень¹¹). Отже, доставка 41 тис. куб. сажнів дров обійшлася б місту приблизно в 1,3 млн рублів.

Тоді ж міська управа доручила інженеру Іллі Мочалу опрацювати питання про будівництво тимчасової вузькоколійної залізниці з Віти-Литовської до міста. З'ясувалося, що спорудження колії довжиною близько 15 верст обійдеться приблизно в 100 тис. рублів. Собівартість доставки дров залізницею була оцінена максимум у 3 руб. 50 коп. за кубічну сажень. Навіть при включенні вартості спорудження самої лінії у вартість перевезення, остання досягала всього 6 руб. за куб. сажень, проти 32 руб. при гужовому перевезенні. Таким чином, економічна ефективність спорудження такої залізниці була очевидна, навіть в разі її подальшого розібрання¹².

9–11 (22–24) листопада 1915 року міська дума дозволила будівництво лінії та асигнувала для цієї мети необхідну суму в 100 тис. рублів з кредиту на рубку лісу. Нагляд за спорудженням колії було покладено на члена міської управи Фрідріха Фальберга¹³. Відразу ж після цього до управи надійшло кілька заяв від бажаючих взяти на себе будівництво лінії: купця Хургіна, київського купця 2-ї гільдії Олександра Дульщікова та інших, а також члена правління Товариства Київської міської залізниці Еміля Дельфоржа. Вже 25 листопада (8 грудня) міська управа ухвалила: «ввиду того, что предложения, поступившие в Городскую Управу от Клемпера, Хургина и Боженко, не обеспечивают успешного выполнения постройки узкоколейной дороги, а предложение г. Дельфоржа, располагающего кадром специальных рабочих, техническим надзором и инструментами, внушает наибольшее доверие, сдать выполнение постройки узкоколейной дороги из Витты Литовской в Киев г. Дельфоржу». Самому Дельфоржу було, згідно з його проханням, призначено винагороду в 5 000 рублів. Виконавцем робіт з будівництва був призначений інженер Олександр Гаас¹⁴. Рейки та рухомий склад (5 паровозів і 30 вагонеток-платформ) для нової залізничної гілки було надано військовим відомством¹⁵.

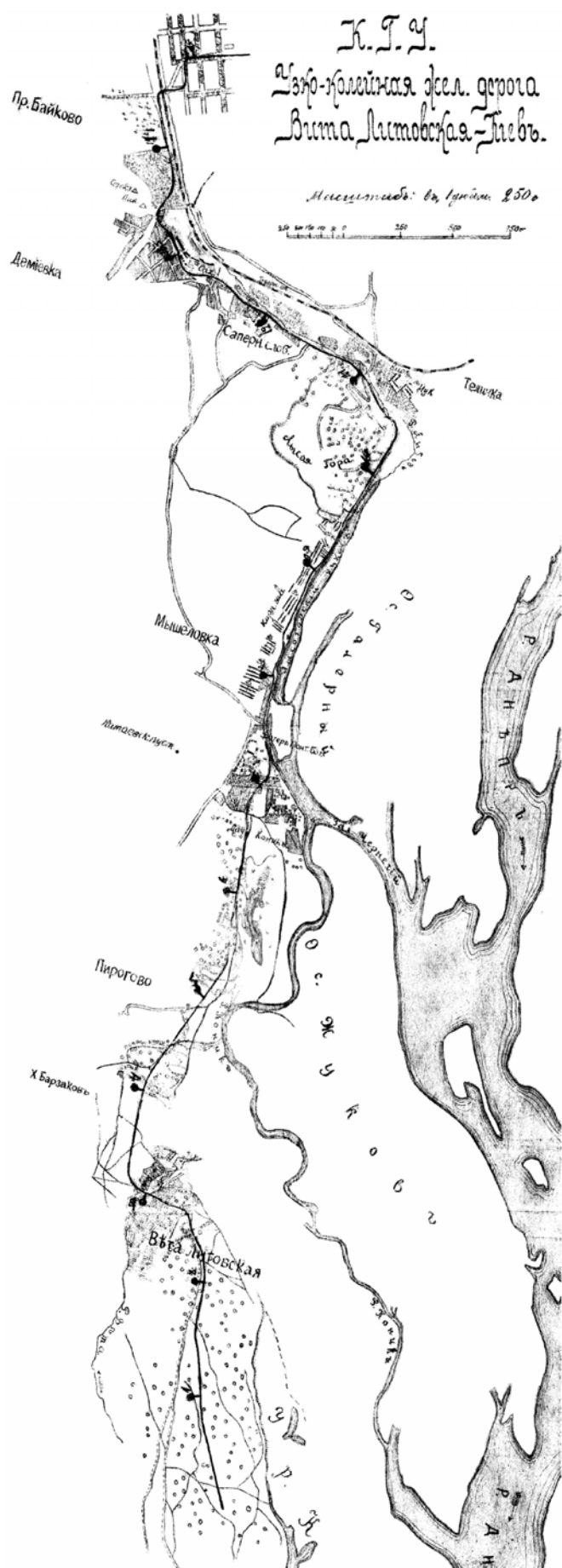


Схема залізничної гілки Київ – Віткє-Литовскєя станом на 1916 р.²¹

Згідно з початковим проектом, лінія мала закінчуватися у Лаврських городів, у районі залізничної станції Київ II (нині Київ-Московський). Однак з ініціативи Володимира Йозефі, члена міської управи, який відповідав за забезпечення Києва паливом, було вирішено продовжити залізницю якомога ближче до центру міста – через Саперну Слобідку, Деміївку, Берлізові городи й під Байковим віадуком до Німецької вулиці¹⁶. Це призвело до специфічного ускладнення. Єдиним можливим варіантом проведення лінії Саперною слобідкою було трасування Саперно-Слобідською вулицею, де на той час уже існувала лінія Деміївського трамвая, що належав Давиду Марголіну. Було запропоновано вшити в існуючу трамвайну колію третю рейку (ширина колії нової гілки становила 750 мм, тобто приблизно половину ширини трамвайної колії), для чого необхідна була згода Марголіна. 13 (26) січня 1916 року міський голова Іполит Дьяков і інженер Мочало звернулися з відповідним листом до Марголіна¹⁷. Останній дав принципову згоду, але за умови, що буде призначено комісію, «которая выяснила бы совместно с назначенными мною [Марголиным – С. М.] лицами вопрос о том, каким образом можно осуществить вышеизложен[ное] без ущерба для движения по Демиевскому трамваю и для эксплуатации его»¹⁸. Двома тижнями пізніше з'ясувалося, що Марголін не дає згоди на укладання третьої рейки. Це змусило товариша міського голови Федора Бурчака звернутися до Марголіна з проханням: «<...> Принимая во внимание всю ту выгоду, которая предоставлена будет населению с проложением указанного выше пути <...> и зная отзывчивость Вашу к общественным нуждам, обращаюсь к Вам с покорнейшей просьбой, не признаете ли Вы справедливым изменить Ваше решение и разрешить проложение пути Киев – Витка-Литовская <...>»¹⁹. Вочевидь, згоду Марголіна було негайно ж отримано, позаяк уже 30 січня (12 лютого) міський голова повідомив губернське правління, що третю рейку прокладено²⁰.

Подальше проведення гілки в напрямку до Німецької вулиці вимагало погоджень з зацікавленими сторонами. Так, частина траси пройшла територією цегельного заводу, орендованого Петром Капреловим, за що останній отримав компенсацію. Проведення

рейок через Берлізови городи, що належали Києво-Печерській Лаврі, вимагало отримання згоди Духовного собору; пропуск шляху під Байковим віадуком – згоди Південно-Західної залізниці²². Необхідні дозволи було отримано²³. Довжина залізничної гілки, що закінчувалася на Німецькій вулиці, склала близько 15,5 верст (16,5 кілометрів), з яких 1,25 версти (1,33 кілометра) припадало на відрізок, спільний з Деміївським трамваєм (див. ілюстрацію). Надалі, по мірі вирубки лісу у Віті-Литовській, лінію продовжували на південь, так що до 1918 року її загальна довжина сягнула близько 20 верст (21,3 кілометри)²⁴.

15 (28) травня 1916 року відбулося урочисте відкриття залізничної гілки, за участю представників міста та гласних міської думи. Зібравшись поблизу Володимирського базару, учасники урочистості у відкритих вагонах проїхали до Віти-Литовської²⁵. На початку червня, за результатами огляду гілки губернським інженером Володимиром Безсмертним²⁶, губернатором було ухвалено рішення про можливість відкриття руху, за умови виправлення деяких технічних упущень, а також узгодження руху поїздів з рухом трамвая на Деміївці, «чтобы в узких местах улиц, где ширина проезжей их части менее 5 саж., встречи трамвайных вагонов с поездом не происходило»²⁷. Фактичний початок руху, судячи за наявними даними, відбувся близько 10 (23) червня.

Обсяги перевезення дров по новій лінії виявилися значно меншими, ніж планувалося відпочатково. Станом на червень 1916 року у Віті-Литовській було заготовлено близько 20 тис. куб. сажнів дров; разом з тим, з 10 (23) червня по 18 червня (1 липня) на Прозоровський дров'яний склад, у київського кінця лінії, було доставлено лише 88 вагонеток, тобто близько 130 кубічних сажнів (ємність однієї вагонетки становила близько 1,5 куб. сажени)²⁸. На 1 жовтня 1916 року по цій гілці було підвезено близько 3 тис. куб. сажнів дров. Для порівняння, за літній період (з 1 квітня по 1 жовтня) по іншим залізницям було доставлено близько 24 тис. куб. сажнів, по Дніпру – близько 50 тис. куб. сажнів. Передбачалося, що за зимовий період по Віта-Литовській гілці також буде доставлено близько 3 тис. куб. сажнів²⁹. Таким чином, за рік по цій гілці планувалося доставити лише близько 3% загального потрібного місту обсягу дров. Разом з тим, виходячи зі зробленої в 1915 році оцінки вартості перевезення (3,50 руб. за куб. сажень залізницею проти 32 руб. гужовим способом), приходимо до висновку, що навіть перевезення 6 тис. куб. сажнів дров давало економію в $6\ 000 \times (32 - 3,50) \approx 170\ 000$ рублів – значно більше, ніж вартість побудови лінії. Отже, вже за один сезон ця залізнична гілка більш ніж окупила себе.

Станом на травень 1918 року було перевезено близько 9 тис. вагонів (тобто 13,5 тис. куб. сажнів) дров, що, за таким самим розрахунком, означало економію в 385 тис. рублів (насправді, з урахуванням інфляції, цифра мала бути значно більше). Витрати за той же період, за оцінкою інженера Мочала, склали: 111 тис. руб. на будівництво лінії, 41 тис. руб. на обладнання, 136 тис. руб. на експлуатацію – всього 288 тис. рублів³⁰. Економічний ефект, знову-таки, очевидний.

Разом з тим, ще до початку будівництва було висловлено ідею про можливість пасажирського руху по цій лінії. У листопаді 1915 року Бюро з підготовки викупу Київської міської залізниці (трамвая) повідомляло в листі до міської управи: «Необходимо отметить, что сооружаемая дорога имеет чрезвычайно важное значение в связи с настоящим моментом и в дальнейшем для подвоза лесных материалов, кирпича, балласта, речного песка и вполне возможного пассажирского сообщения с дачными местностями Китаева»³¹.

В кінці грудня 1916 року на засіданні міської управи було порушено питання про подальше існування гілки, яка на той час перебувала в експлуатації півроку. Управі було повідомлено, що «с того момента, как перевозка дров будет закончена, ветка является как бы исполнившей свою роль». Однак тоді було знов озвучено ідею про пристосування гілки під пасажирський рух. Було відзначено, що її траса проходить через велике дачне селище Китаїв, а також поблизу іншого дачного селища – Плюти, що має хорошу перспективу, зважаючи на вдале розташування, у лісистій місцевості неподалік від Дніпра. Гілку було вирішено зберегти³².

Крім пропозиції про експлуатацію лінії для пасажирського руху, автор доповіді позначав можливу перспективу її розвитку. Основні міркування полягали в наступному: 1) Продовження траси на південь, у дачні місцевості Казино (Козин), Плюти, Столипіно (Українка), Трипілля. У разі комерційного успіху пропонувалося зробити лінію двухолійною, електрифікувати її й відкрити там постійне трамвайне сполучення; 2) Використання її для вантажного руху, крім перевезення дров (потенційними клієнтами були б цегельні заводи, Григорівський цукровий завод, Леонівська економія, Ольшанський, Кагарлицький, Вербівський маєтки); 3) Оптимізація

траси на території Києва: замість звивистого й незручного шляху через Деміївку і Берлізови городи пропонувалося продовжити лінію через віадук над залізничними коліями біля станції Київ III (приблизно на цьому місці нинішня платформа Видубичі), уздовж набережної, до церкви Різдва на Поштовій площі, що забезпечувало б безпосередній зв'язок із Подолом – центром комерційної активності. Слід зауважити, що доповідь починалася з наступної аргументації: «Уже с первых дней открытия эксплуатации узкоколейной железной дороги «Вита-Литовская – Киев» жители Китаева, Пирогова, Корчеватой и Виты Литовской возбуждали неоднократные ходатайства об открытии по линии пассажирского движения <...> В то же время жители упомянутых селений проезжали и проезжают по этой дороге нелегально, цепляясь за вагоны, взбираясь на дрова, усаживаясь в пустые вагонетки, возвращающиеся из Киева, чем создают порядок крайне нетерпимый, но с которым борются при отсутствии милиции и невозможно и опасно с точки зрения интересов самой дороги»³³ (можливо, натяк на потенційний саботаж).

Доповідь завершувалася пропозицією про виділення вузькоколійної залізниці з 1918 року в особливе міське підприємство. Розвиваючи ідею про відкриття пасажирського руху, Мочало намітив фінансовий план майбутнього підприємства. Тариф пропонувалося встановити в розмірі:

Саперна слобідка – Китаїв	50 коп.
Саперна слобідка – Віта-Литовська	75 коп.
Китаїв – Віта-Литовська	25 коп.

Лінія мала обслуговуватися одним пасажирським поїздом з паровоза й двох вагонів, які б виконували п'ять оборотних рейсів на день. Розраховували, що повний пасажиропотік в обидва кінці складе 400 чоловік на день між Києвом і Китаєвом і 100 чоловік між Києвом і Вітою-Литовською, що давало б денну виручку в 275 рублів. Структура витрат передбачалася в наступному вигляді:

Опалення паровоза – 1/3 куб. саж. дров	75 руб.
Змащення	10 руб.
Ремонт	15 руб.
Машиністів 2 × 8 руб.	16 руб.
Помічників машиністів 2 × 6 руб.	12 руб.
Кондукторів 2 × 8 руб.	16 руб.
Контролер 1 × 8 руб.	8 руб.
Амортизація майна і будівель	10 руб.
Адміністрація та технічний нагляд	7 руб.
Квитки	1 руб.
РАЗОМ	170 руб.

Таким чином, підприємство обіцяло стати прибутковим, приносячи 105 рублів на день, або близько 3 тис. рублів на місяць чистого прибутку. Для порівняння, експлуатація міського трамвая за 1918 рік принесла в середньому 260 тис. рублів на місяць збитку³⁴. Крім фінансового аспекту й користі для населення, автор проекту розраховував на впорядкування існуючого вантажного руху, який «будет совершаться спокойнее и правильнее при отсутствии на груженных вагонах посторонней публики»³⁵.

Запропонований тариф на проїзд – 75 копійок за 16 кілометрів – за мірками того часу ніяким чином не був високим. На міському трамваї проїзд однієї тарифної ділянки (довжиною в середньому близько 2 кілометрів, тобто набагато менше відстані до Китаєва, а надто до Віти-Литовської) з червня 1918 року обходився в 30 копійок (з середини серпня до середини вересня – в 60 копійок, після чого було відновлено колишній тариф), а з середини листопада

того ж року було встановлено єдиний тариф – 75 копійок від відстані (виняток – 1 руб. 25 коп. за поїздки в Пущу-Водицю)³⁶. На Святошинському трамваї з 1 серпня 1918 року проїзд по всій лінії, довжиною близько 10 км, коштував 1 рубль³⁷.

За рахунок чого нове підприємство мало стати прибутковим, на відміну від міського трамвая? Відповідь впливає з наведеної вище таблиці: витрати було зведено до абсолютного мінімуму. Порівняймо структуру витрат з аналогічною структурою на міському трамваї за 1916 рік (останній рік, за який є докладний звіт³⁸, і останній рік, коли міський трамвай був прибутковим). Передбачуваний пасажиропотік Віта-Литовської лінії становив, як впливає з наведених вище даних, близько 15 тис. пасажирів на місяць, при середньому тарифі 55 коп. на пасажирів і витраті 34 коп. на пасажирів. Потік на міському трамваї за 1916 рік склав близько 9,1 млн пасажиро-ділянок на місяць, дохід – 4,2 коп., витрати – 2,8 коп. на пасажиро-ділянку; зважаючи на в середньому приблизно п'ятиразове зростання тарифу, в проекції на 1918 рік останні цифри склали б, відповідно, 21 коп. доходу і 14 коп. витрати. При цьому, однак, у структурі витрат Віта-Литовської лінії 65% становили технічні витрати (паливо для паровоза, змащення, ремонт і амортизація), 31% – зарплата персоналу, 4% – адміністративні витрати. У структурі витрат міського трамвая: 48% – технічні витрати (електричний струм, ремонт, утримання колії та станцій), 29% – зарплата, 23% – інші витрати (адміністрація, податки, відрахування і т. ін.). Якби в 1918 році інші витрати міського трамвая було урізано до того ж відносного рівня, що й у Віта-Литовської лінії, трамвай став би майже беззбитковим.

7 червня міська дума ухвалила доповідь управи, в якій остання рекомендувала відкрити пасажирський рух гілкою. Рух почався 23 червня 1918 року. Від Саперної вулиці виконувалося п'ять рейсів на день: о 5:00 і 19:00 до Китаєва, о 8:00, 13.00, 16.00 до Віти-Литовської через Китаїв. У святкові дні відправлялося ще два рейси до Китаєва, о 10:00 і 22:00. Спочатку передбачалося віддрукувати для нової лінії спеціальні квитки, але, оскільки рух офіційно вважався тимчасовим, вирішено було використовувати старі автобусні квитки, що залишилися після закриття автобусного руху в кінці 1914 року³⁹. (Відзначимо, що певну кількість цих квитків було взято інженером Мочалом і співробітниками з каси міської управи, з формулюванням «для пассажирского движения по УЖД «Вита-Киев», ще в грудні 1917 року⁴⁰).

Лінія відразу ж стала популярною. У доповіді в міську управу, через тиждень після початку руху, Мочало повідомляв: «Результаты движения оправдали в полной мере ожидания – при помощи двух, едва приспособленных вагонов, при крайней отдаленности отправного пункта и сопряженных с этим пересадках с городского трамвая на трамвай Демиевский – пассажирские поезда отходят переполненными с первых же дней»⁴¹. Нижченаведена таблиця показує динаміку доходу підприємства за весь час його роботи, з червня по листопад 1918 року⁴²:

Період	Виручка, руб.
23.06–30.06.1918	1834,75
01.07–15.07.1918	4794,50
16.07–31.07.1918	5762,50
01.08–15.08.1918	6882,75
16.08–31.08.1918	9391,75
01.09–15.09.1918	7556,75
16.09–30.09.1918	7040,00
01.10–15.10.1918	5222,50
16.10–31.10.1918	4801,25
01.11–15.11.1918	2976,50
16.11–22.11.1918	1224,50
РАЗОМ	57 487,75

Тариф було змінено один раз: починаючи з 1 листопада, проїзд від Китаєва до Віти-Литовської став коштувати 50 копійок (відповідно, проїзд по всій лінії – 1 рубль). Таким чином, за п'ять місяців роботи лінії денна виручка склала в середньому 375 рублів, проти очікуваних 275 рублів (пік перевезень припав на пік дачного сезону – другу половину серпня, коли виручка сягнула 587 рублів на день). Навіть якщо припустити, що реальна витрата вдвічі перевищила заплановану, тобто сягнула 340 рублів на день (документальні дані на цей рахунок відсутні), підприємство залишалося прибутковим.

У зазначеній доповіді Мочала в управу містилося прохання дозволити продовжити маршрут до початкового пункту вузькоколійки в Києві, на розі Великої Васильківської і Бельгійської (Німецької) вулиць, що зробило б цю лінію набагато зручнішою для міських жителів. Для цього необхідно було досягти угоди з правлінням Деміївського трамвая про пропуск по ділянці з трьома рейками, поряд з вантажними, пасажирських поїздів⁴³. Ані правління трамвая, ані управа принципово не заперечували проти такого договору, однак згадки про укладену угоду або про фактичне продовження відсутні. Найімовірніше, по спільному для залізниці і трамвая відрізьку в 1918 році ходили лише вантажні поїзди.

Для відкриття тимчасового пасажирського руху було достатньо рішення міської управи, затвердженого думою. Щоб рух офіційно набув постійного характеру, необхідно було отримати санкцію вищої влади. У жовтні Тимчасова урядова комісія у справах місцевого самоврядування й господарства міста Києва звернулася до Міністерства внутрішніх справ Української Держави за таким дозволом. У цьому ж зверненні зазначався намір продовжити лінію до Трипілля і, можливо, в майбутньому електрифікувати її⁴⁴. Результат розгляду цього звернення невідомий. 7 листопада Мочало зазначив у доповіді Фальбергу, що пасажирський рух набув постійного характеру⁴⁵; можливо, це означало формальну зміну статусу. У реальності рух здійснювався до 22 листопада 1918 року включно, після чого його було припинено «в ввиду происходивших военных действий в той местности»⁴⁶ (йдеться, вочевидь, про наступ на Київ військ УНР в рамках антигетьманського повстання). Ці два факти – заява про постійний характер руху та його припинення лише в силу зовнішнього фактора – побічно свідчать на користь того, що підприємство, ймовірно, залишалося беззбитковим аж до закриття.

Згідно газетного повідомлення, пасажирський рух від Києва до Віти-Литовської було знову відкрито 21 квітня 1919 року, коли Київ був під владою більшовиків, у складі УРСР. Деміївський трамвай на той момент не працював, і початкову станцію влаштували там, де пропонувалося раніше – на Німецькій вулиці, біля Володимирського базару. Здійснювалося два відправлення на день – вранці і ввечері – в кожен бік. Лінія була розбита на три тарифних дільниць, з вартістю проїзду 1 рубль за кожен дільницю в один кінець⁴⁷. Коли припинився рух, невідомо.

У жовтні 1919 року, при владі Добровольчої армії, міська управа схвалила пропозицію про здачу гілки в оренду підприємству «Узжелдор»⁴⁸; подальші деталі також невідомі. Нарешті, у травні 1920 року, в короткий період польської влади в Києві, існували плани відновлення вантажного руху по цій гілці (на ній залишалися не евакуйованими три паровози); проте, наскільки можна судити з документів, рух розпочато не було⁴⁹. Лінія очікувано прийшла в занепад. Восени 1925 року в критичній замітці «Беспризорная Демиевка» в газеті «Киевский пролетарий» зазначалося: «<...> на подгнивших шпалах тянутся ржавые полосы рельс, трамвайных и железнодорожных. <...> Надо выяснит также вопрос о трамвайном и поездном движении на Демиевке. Нужно ли оно? Если нужно – пускайте трамвай, не нужно – уберите ржавеющие рельсы»⁵⁰.

На відновлення залізничного руху з Києва на південь уздовж Дніпра довелося чекати більше шести десятиліть. Напередодні нового 1982 року відійшов перший поїзд по новозбудованій залізничній гілці Київ – Трипілля⁵¹, траса якої в її початковій частині майже збігається з колишньою трасою лінії Київ – Віта-Литовська.

Отже, у 1918 році в Києві існувало нетипове для того часу транспортне підприємство, яке належало місту (а не приватному власнику) і при цьому приносило прибуток. Це стало можливим за рахунок радикальної мінімізації витрат. Інфраструктура залізничної гілки Київ – Віта-Литовська дісталася пасажирському підприємству «у спадок» від попередніх років, протягом яких ця гілка експлуатувалася для перевезення дров, що саме по собі давало значний економічний ефект. Не можна з достовірністю стверджувати, що підприємство могло б працювати

в такому режимі тривалий термін; проте факт його беззбиткової роботи в «смутні часи» представляє інтерес, як свого роду виняток з загальної тенденції.

¹ Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 44. – С. 113–123.

² Машкевич С. К истории пригородных линий киевского трамвая // Збірник наукових праць міжнародної конференції «Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки», Київ, 13 квітня 2013. – К., 2013. – С. 100–103.

³ Машкевич С. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Історія». – 2013. – № 2 (115). – С. 38–41.

⁴ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. – 2014. – № 2. – С. 15–27.

⁵ Киевлянин. – 1 апреля 1898.

⁶ Державний архів м. Києва (далі – ДАК) – Ф. 163. – Оп. 44. – Спр. 29. – Арк. 1, 3, 7.

⁷ Киевская мысль. – 12 февраля 1913.

⁸ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 5.

⁹ Известия Киевской городской думы. – 1915. – № 9. – С. 164.

¹⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 32.

¹¹ Киевское слово. – 19 ноября 1893.

¹² ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 289. – Арк. 1–13в.

¹³ Там само. – Арк. 2.

¹⁴ Там само. – Арк. 6, 9–10, 12, 18.

¹⁵ Там само. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 39, 49, 56.

¹⁶ Там само. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 3.

¹⁷ Там само. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 126.

¹⁸ Там само. – Оп. 54. – Спр. 289. – Арк. 48.

¹⁹ Там само. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 155.

²⁰ Там само. – Оп. 54. – Спр. 289. – Арк. 63.

²¹ Там само. – Спр. 404. – Арк. 45.

²² Там само. – Спр. 289. – Арк. 66, 70–71, 76.

²³ Там само. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 222.

²⁴ Там само. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 3.

²⁵ Киев. – 16 мая 1916.

²⁶ Киев. – 12 июня 1916.

²⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 367.

²⁸ Там само. – Арк. 335, 350.

²⁹ Киев. – 11 ноября 1916.

³⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 4.

³¹ Там само. – Оп. 49. – Спр. 32. – Арк. 70.

³² Киевлянин. – 20 декабря 1916.

³³ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 1–6.

³⁴ Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 44. – С. 121.

³⁵ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 1–13в.

³⁶ Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – № 1. – С. 48.

³⁷ Державний архів Київської області. – Ф. 1239. – Оп. 79. – Спр. 9. – Арк. 93зв.

³⁸ Отчет правления Общества Киевской Городской Железной Дороги за 1916 год. – К., 1917.

³⁹ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 404. – Арк. 9–10, 12, 15.

⁴⁰ Там само. – Спр. 406. – Арк. 20.

⁴¹ Там само. – Спр. 404. – Арк. 19.

⁴² Там само. – Арк. 17–58.

⁴³ Там само. – Арк. 19–20.

⁴⁴ Там само. – Арк. 42–43.

⁴⁵ Там само. – Арк. 61.

⁴⁶ Там само. – Арк. 58.

⁴⁷ Борьба. – 19 апреля 1919.

⁴⁸ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 8. – Спр. 104. – Арк. 10.

⁴⁹ Там само. – Оп. 54. – Спр. 457. – Арк. 1–14.

⁵⁰ Киевский пролетарий. – 11 ноября 1925.

⁵¹ Вечірній Київ. – 2 січня 1982.

Статья посвящена малоизвестному эпизоду в истории киевского пассажирского транспорта – узкоколейной пригородной железнодорожной ветке Киев – Вита-Литовская. В 1918 году она эксплуатировалась как городское предприятие, которое стало прибыльным, в отличие от других транспортных предприятий того периода. Анализ доходов и расходов предприятия позволяет понять, каким образом удалось достичь прибыльности.

Ключевые слова: Киев, Вита-Литовская, транспорт, железная дорога, предприятие

The subject of this article is a little-known episode in the history of public transportation in Kiev – a narrow-gauge suburban railway branch from Kiev to Vita-Litovskaya. During 1918, it was in service as a city-owned enterprise, which turned a profit, unlike other transportation enterprises of the time. A brief analysis of its revenue and expenses reveals how it became possible for the enterprise to become profitable.

Keywords: Kiev, Vita-Litovskaya, public transportation, railway, enterprise