

ТРАМВАЙ ЯК ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО: ІСТОРІЯ ТОВАРИСТВА КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

Стаття присвячена історії акціонерного Товариства Київської міської залізниці – приватного підприємства, яке володіло трамвайною мережею Києва та експлуатувало її з 1891 по 1918 рік. Виділено основні події, що дозволяють розбити діяльність Товариства на декілька етапів, кожен з яких характеризується певними особливостями роботи підприємства. Розповідається про взаємини Товариства з містом і його жителями.

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, міська залізниця, акціонерне товариство.

У наш час нормою є ситуація, коли всі комунальні підприємства та служби міста перебувають у віданні самого міста. Однак у містах Російської імперії до 1917 року це було не так. У дореволюційному Києві електричне товариство, водопровід, каналізація та міський транспорт спочатку були приватними підприємствами, що належали, як правило, акціонерним товариствам.

Ця стаття присвячена історії акціонерного Товариства Київської міської залізниці (далі – Товариство КМЗ, або просто Товариство), заснованого в 1891 році. Аж до 1918 року Товариству належала переважна більшість трамвайних ліній у межах Києва. Тож еволюція мережі київського трамвая в ці роки – це результат діяльності Товариства КМЗ; проблеми функціонування трамвайного транспорту – це, як правило, проблеми Товариства та його взаємин з містом.

Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Державного архіву Київської області (ДАКО), Центрального Державного історичного архіву України в м. Києві (ЦДІАК), періодичні видання та преса 1886–1918 років. Всі дати в статті наводяться за старим стилем (юліанським календарем).

Активне обговорення проектів міського транспорту в Києві почалося наприкінці 1860-х років. Йшлося, насамперед, про кінний трамвай (кінну залізницю, конку). У тодішній пресі зустрічаються думки про те, що конка могла б стати прибутковим підприємством, і будівництво її за рахунок міста могло б сприяти не тільки вирішенню транспортної проблеми, але й зміцненню міської казни¹. Однак ніяких конкретних кроків у цьому напрямку зроблено не було. Міська влада віддала перевагу запрошенню приватних інвесторів, охочих узяти на себе будівництво мережі кінних залізниць. У наступні півтора десятиліття розглядався ряд пропозицій різних підприємців, але в силу різних причин здійснення запропонованих проектів всякий раз зривалось². Лише 29 вересня 1886 року міська дума, обговоривши дві пропозиції, що надійшли на її розгляд – одну від інженера-генерал-майора Аманда Струве, другу від групи дванадцяти капіталістів – 34-ма голосами проти 3-х ухвалила прийняти до розгляду проект Струве³.

Ще до підписання контракту Струве запросив згоду думи на створення «компанії, которую может образовать предприниматель, выпуска облигаций и других бумаг без всякой ответственности со стороны города». Йшлося, таким чином, про стандартну схему – створення капіталу, необхідного для здійснення підприємства, шляхом організації акціонерного товариства. Дума задовольнила це прохання⁴.

«Предварительное условие на устройство в г. Киеве конно-железных дорог» між Амандом Струве та Київською міською управою (що діяла згідно з ухвалою Київської міської думи) було укладено 7 березня 1887 року. Згідно з цією умовою, Струве зобов'язувався «на свой счет и риск» влаштувати в Києві мережу кінних залізниць, із загальною довжиною ліній у 23 версти (24,5 кілометри). Лінії мали пройти за напрямками основних транспортних потоків у тодішньому Києві – зокрема, від Подолу через Хрещатик і Велику Васильківську вулицю до Либеді; від Думської площі (Майдан Незалежності) до Лук'янівської площі; від Царської (Європейської) площі на Печерськ; Фундуклеївською вулицею (Богдана Хмельницького) і Бібіковським буль-

варом (Тараса Шевченка) до залізничного вокзалу. В угоді детально обговорювалися як технічні, так і організаційні та фінансові аспекти діяльності майбутнього підприємства⁵.

Остаточний контракт («Договор на устройство в г. Киеве городских железных дорог») між Струве та міською управою було укладено 8 липня 1889 року. Невеликі зміни в контракт було внесено додатковим договором від 11 листопада того ж року. Відповідно до попередньої домовленості, в контракті було зазначено, 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»⁶. Струве скористався цим правом і заснував акціонерне Товариство Київської міської залізниці, з основним капіталом 1 млн рублів, утвореним шляхом випуску 4000 акцій номіналом по 250 рублів. Однак рентабельність майбутнього підприємства викликала сумніви в місцевих капіталістів, внаслідок чого акції його розходилися з труднощами і були розподілені лише за допомогою міста, нижче номінальної вартості⁷.

Статут Товариства був височайше затверджений 21 грудня 1890 року. Згідно зі статутом, управління справами Товариства розподілялося між правлінням і загальними зборами акціонерів. Правління складалося з трьох членів, що обиралися загальними зборами строком на три роки; для заміщення членів правління на випадок тривалої відлучки, хвороби або смерті обиралися три кандидати в члени. Кожен член і кандидат у члени правління зобов'язаний був внести до каси Товариства не менше 20 акцій. «Правление, – було записано в статуті, – распоряжается всеми делами и капиталами общества, по примеру благоустроенного коммерческого дома». Загальні збори акціонерів скликалися не рідше рази на рік, не пізніше квітня, для розгляду та затвердження звіту та балансу за попередній рік, а також для вирішення питань, винесених правлінням на збори. На розсуд правління чи на вимогу достатньої кількості акціонерів могли скликатися надзвичайні (позачергові) збори. Рішення на зборах приймалися шляхом голосування. Правом голосу користувалися тільки акціонери, які володіли не менше ніж десятьма акціями; кожні десять акцій давали право на один голос, але жоден акціонер не міг мати за своїми акціями більше того числа голосів, що відповідало одній десятій частині всього акціонерного капіталу. Для дійсності загальних зборів потрібна була участь в них акціонерів, які представляли в сукупності не менше половини акціонерного капіталу, а для набуття чинності постанови зборів за неї мало бути подано не менше трьох чвертей голосів акціонерів, що брали участь⁸.

Офіційне заснування й відкриття дій Товариства відбулося 19 червня 1891 року. До правління Товариства були обрані А. Струве, І. Мацнев і Н. Саханський. Директором-розпорядником Товариства був обраний Федір Струве, брат Аманда Струве, який також заміщав останнього в період його відсутності. Правління розмістилося за адресою Велика Житомирська, 10. Днем раніше на Великій Васильківській вулиці, поблизу нинішньої станції метро «Либідська», відбулася урочиста закладка робіт з будівництва конки⁹. Першу чергу рейкового шляху, від станції Либідь до Маріїнсько-Благовіщенської вулиці (Саксаганського), побудували всього за місяць. 18 липня відкрився пробний рух вагонів конки; 30 липня о 7:00 ранку почалося регулярне пасажирське сполучення. Перший вагон провіз сімох пасажирів лінією завдовжки близько 3 верст (3,2 кілометрів) за 20 хвилин¹⁰. 6 серпня, після закінчення будівництва колій по Хрещатику, маршрут було продовжено до Царської площі¹¹.

З перших же днів роботи конки вона набула великої популярності серед городян. З 30 липня по 1 вересня конкою скористалися більше 260 тис. чоловік, і виручка перевищила 15 тис. рублів. Це негайно відбилосся 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»». Тисяча 250-рублевих акцій була швидко продана за ціною 280 рублів за штуку, наступна тисяча – по 290 рублів, після чого продаж було припинено¹². Акції швидко зробилися предметом жвавої біржової гри, тобто спекуляції; до початку жовтня одна з київських міняльних контор заробила на їх перепродажі більше 50 тис. рублів¹³.

26 жовтня 1891 року почалася експлуатація третьої черги конки, від Олександрівської (Контрактової) площі до Троїцької площі на Куренівці (біля нинішнього Подільського трамвай-

ного депо)¹⁴. 27 листопада цей маршрут конки був продовжений Олександрівською вулицею (Сагайдачного) до церкви Різдва на Поштовій площі¹⁵. Таким чином було закінчено будівництво першої з передбачених договором 1889 року ліній конки – з істотним винятком: була відсутня дільниця між Царською і Поштовою площами, крутим Олександрівським (Володимирським) узвозом.

Популярність нового виду транспорту успішно відбилася на фінансових показниках підприємства. За приблизно півроку роботи, з 20 червня по 30 грудня 1891 року, Товариство отримало 68 272 рублів доходу при 43 692 рублях витрати, закінчивши таким чином рік з чистим прибутком у 24 580 рублів. Близько двох третин цього прибутку було виплачено власникам акцій: володарі розміщених на той момент 2 254 акцій отримали дивіденд у розмірі 7,50 руб. на акцію, тобто 3% (усього, відповідно, акціонерам було виплачено 16 905 рублів)¹⁶.

Успішна робота підприємства дозволяла Аманду Струве бути впевненим у його подальшій перспективі та продовжити заплановане будівництво. Якісно новим етапом стала електрифікація трамвая. Струве відпочатково розумів, що застосування кінної тяги на Олександрівському узвозі практично нереальне, і звернувся до міської управи за дозволом застосувати на київському трамваї електричний двигун ще в квітні 1890 року¹⁷. У травні того ж року дума висловила принципову згоду на застосування електричного двигуна, після чого приступили до обговорення технічних аспектів електрифікації¹⁸. 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 було прийнято рішення про експлуатацію на київському трамваї парової тяги. Пробний рейс паровоза по лінії Царська площа – Либідь відбувся 7 лютого 1892 року¹⁹, а регулярний рух почався кількома днями пізніше²⁰. Електрична ділянка, від Царської до Олександрівської площі, стала до ладу 1 червня 1892 року (ставши першою лінією електричного трамвая в Російській імперії)²¹.

Таким чином, у 1892 році трамвайне підприємство експлуатувало одночасно кінну, парову та електричну тягу. На лінії Думська площа – Лук'янівська площа, рух по якій було відкрито 1 липня 1892 року, спочатку застосовувалися паровози, але потім від них змушені були відмовитися, позаяк їхня експлуатація на крутому ухилі Малої Житомирської вулиці була непрактична. На лінії Хрещатик – Кадетське шосе, що відкрилася в жовтні 1892 року, застосовувалася тільки кінна тяга. Сама по собі необхідність підтримувати різні механізми означала збільшення витрат, насамперед через необхідність утримувати значну кількість службовців. Експлуатація і конки, і паровозів на крутих підйомах також викликала додаткові витрати; а те, що електрична ж дільниця була занадто короткою, що означало неможливість покрити за рахунок її експлуатації витрати на роботу електростанції. Як результат, Товариство закінчило 1892 рік з мінімальним перевищенням доходу (273 242 рублів) над витратою (269 959 рублів). Дивіденди акціонерам за цей рік не виплачувалися зовсім, а весь прибуток, за рішенням загальних зборів акціонерів, був наданий на користь службовців підприємства²².

На тих же зборах, під головуванням Струве, були проведені перевибори членів правління. Тепер до його складу увійшли сам А. Струве, І. Мацнев і відомий київський капіталіст Давид Марголін. Посаду директора-розпорядника дороги було скасовано, а замість неї засновано посаду керуючого міською залізницею, на яку був обраний Н. Саханський. Було проведено реорганізацію системи правління Товариства, що мала на меті скоротити витрати на 12 000 рублів на рік.

Основною ж запорукою успішної діяльності Товариства мала стати подальша електрифікація трамвайних ліній. Хоча ще кілька відкритих у наступні роки ліній (Печерська, Вокзальна, Володимирська) спочатку використовували кінну тягу, курс на електрифікацію було здійснено. 26 травня 1894 року вступила в дію нова трамвайна електростанція. Виступаючи на церемонії її відкриття, Артур Абрагамсон зазначив, що доти в Києві, по суті, провадився тільки дослідний рух електричних вагонів – тепер же з'являється можливість влаштувати справжню мережу електричного трамвая²³. Дійсно, вже через кілька днів почався рух електричних вагонів Хрещатиком, через три місяці – на вокзал. Останню лінію конки – Кирилівську, від Подолу до Троїцької площі – було електрифіковано на початку 1896 року²⁴, у зв'язку з чим можна говорити про закінчення першого етапу функціонування Товариства КМЗ. На цьому етапі були побудовані всі передбачені договором 1889 року лінії, за винятком ліній Маріїнсько-Благовіщенською вулицею та Ярославовим валом, а фінансове становище трамвайного під-

приємства остаточно стабілізувалося. У 1895 і 1896 роках Товариство отримало, відповідно, 181 тис. руб. і 231 тис. руб. чистого прибутку. У липні 1894 і липні 1896 років було проведено, відповідно, другий і третій випуск акцій – по 2000 штук в кожному випадку – що означало збільшення основного капіталу Товариства вдвічі, до 2 млн рублів²⁵.

Очевидний комерційний успіх трамвайного підприємства спричинив тоді ж, у середині 1890-х років, появу потенційних конкурентів. У 1894 році інженер Кривцов запропонував прокласти трамвайну лінію вздовж Брест-Литовського шосе до майбутнього дачного селища Святошин. У квітні 1896 року Кривцов поступився правом на спорудження цієї лінії Олександрю Кумбарі²⁶. Останній запланував, крім Святошинської лінії, прокласти допоміжну лінію по Кадетському шосе (нині вулиця Чорновола) від Триумфальних воріт (біля нинішнього Повітрофлотського мосту) до Львівської вулиці (Артема). Однак у § 7 договору 1889 року йшлося: «город, если пожелает во всякое время устроить конно-железные дороги, обязан предложит сооружение таковых ему, г-ну Струве»; лише у випадку, якби протягом шести місяців з дня одержання такої пропозиції не було укладено договір, місто мало право залучити іншого підприємця²⁷. Пославшись на цей пункт, Товариство вимагало від міста відмовити Кумбарі в дозволі на будівництво будь-яких ліній по міських вулицях. Юридична комісія міської думи підтвердила правомірність претензій Товариства, і Кумбарі було видано дозвіл лише на спорудження Святошинської лінії, що не підпадала під дію договору, оскільки Брест-Литовське шосе тоді не перебувало у віданні міста. У наступні роки, крім Святошинської, було відкрито кілька трамвайних ліній, які не належали Товариству (Кадетська, Деміївська, Дарницька), проте всі вони проходили по непідконтрольним місту територіям. Для повноти згадаємо про проект другого трамвайного товариства, поданий до міської думи київським домовласником Феофілом Дузінкевичем навесні 1901 року²⁸. Але й цьому проекту не було дано ходу.

Перспектива подальшого розвитку трамвайної мережі поставила на порядок денний питання про укладення додаткового договору між містом і Товариством, в якому був би (як мінімум) обговорений список майбутніх ліній. З цією метою міською управою було створено спеціальну комісію. У липні 1897 року дума висловила попередню згоду на укладення додаткового договору²⁹. У серпні 1898 року дума затвердила представлений на її розгляд проект договору (внісши до нього деякі зміни). Проектом було передбачено будівництво нових ліній: по Нижньо-Володимирській вулиці (нині частина Володимирської, від вулиці Толстого до Жилианської); до Політехнічного інституту; від Троїцької площі через Петропавлівську площу до майбутніх дач у Пущі-Водиці. Проект також передбачав будівництво других колій на деяких існуючих лініях³⁰. Проте київський губернатор не затвердив постанову думи, вказавши на неясність деяких положень проекту договору, що могла викликати труднощі в подальшому. Міська управа, у свою чергу, вважала, що губернатор може призупинити дію угоди міста з підприємцями лише тоді, коли останнє «явно порушує інтереси місцевого населення», що в даному випадку безумовно не мало місця³¹. Дума, однак, врахувала пропозиції губернатора і внесла уточнюючі зміни до проекту³². Договір між міською управою і правлінням Товариства КМЗ було підписано 13 квітня 1899 року³³.

5 жовтня того ж року розпочався рух по двох нових трамвайних лініях – від Бессарабської площі до Політехнічного інституту й від Троїцької до Петропавлівської площі на Куренівці³⁴. 16 грудня 1900 року вступила в дію дачна лінія до Пущі-Водиці³⁵, на якій спочатку використовувалася парова тяга (лінію було електрифіковано лише через чотири роки). У тому ж 1900 році було порушено питання про будівництво Лук'янівсько-Кирилівської лінії, через Макарівський узвіз (в районі нинішнього Подільського узвозу)³⁶, і лінії по Нижньо-Володимирській та Жилианській, від університету до Троїцької площі³⁷. (Ці лінії були відкриті чотирма і дев'ятьма роками пізніше, відповідно.)

Відкриття руху по нових лініях 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 – по 2000 у кожному. Акції 5-го випуску були реалізовані значно дорожче номіналу – по 305 рублів за штуку³⁸.

У вересні 1904 року помер відомий київський меценат Лазар Бродський, який на той момент володів двома третинами акцій Товариства³⁹. 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 акцію⁴⁰. Так було організовано «Société anonyme Belge des tramways de Kieff» [Бельгійське акціонерне товариство київських трамваїв], засноване 5 січня 1905 року⁴¹. Це товариство в подальшому випускало свої власні акції та облигації, 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, в «добельгійський» період, зайняло дванадцять років, друге потроєння, в «бельгійський» період – дев'ять років, як це видно з наступної таблиці⁴².

Динаміка зростання основного капіталу Товариства КМЗ

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

Відзначимо, що 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»⁴³.

Окремого розгляду заслуговує питання про взаємини Товариства з містом і його мешканцями. Оскільки діяльність трамвайного підприємства безпосередньо торкалася багатьох аспектів міського життя (не тільки мобільності населення, а й благоустрію міста, заощення вулиць, функціонування електричної, телефонної, телеграфної мереж, водопроводу і т. ін.), інтереси Товариства та міста багаторазово перетиналися, і часто це призводило до конфліктів.

Основні аспекти взаємодії Товариства з містом були обумовлені в контракті 1889 року.

Так, згідно § 24 контракту, «предприиматель г. Струве должен производить работы не повреждая газопроводных, водопроводных и сточных труб и вообще сооружений городских, казенных, а равно и принадлежащих частным лицам». Згідно § 51, підприємець зобов'язаний був утримувати у справному стані рейковий шлях і смугу бруківки між рейками і на 3/4 аршини (53 см) з кожного зовнішнього боку рейок, «очищая на свой счет снег, сор и грязь, без накопления их в кучи и без разбрасывания на смежные мостовые»; місто, зі свого боку, зобов'язувалося (§ 37) відвести підприємцю чотири місця для звалювання бруду, снігу і сміття не далі 250 сажнів (530 метрів) від лінії. У § 56 вказувалося, що «в случае надобности в исправлении или устройстве вновь правительством или городом водопроводов, водостоков, канализации, газопроводов, телеграфных или телефонных проводов, при перепланировке улиц, а равно всяких подземных или надземных работ по улицам» підприємць зобов'язаний був за свій рахунок розібрати і потім відновити рейковий шлях. За порушення зобов'язань були передбачені штрафи, суми яких були також прописані в контракті (§ 58): наприклад, за будівельні роботи, розпочаті без дозволу міста – 100 рублів; за перевищення швидкості руху вагонів – 20 рублів за кожен випадок; за неприбирання сміття, бруду або снігу протягом доби – 1 рубль з кожної погонної сажні (2,13 метра) неприбраного шляху. Виконання підприємцем зобов'язань забезпечувалося грошовою заставою в сумі 30 000 рублів. Штрафи, неустойки та витрати на здійснені містом за рахунок підприємця роботи вираховувалися з суми застави, підприємць же зобов'язаний був поповнити утримувану суму протягом десяти днів (§ 16, 18). Після створення Товариства до нього, згідно з тим же договором (§ 8), автоматично перейшли всі права та обов'язки підприємця⁴⁴.

Однак у перші ж роки діяльності Товариства виникли непередбачені ситуації. Першим конфліктом, що поставив був під сумнів долю всього підприємства, стала загроза заборони електричної тяги на трамваї. У той час не дуже добре уявляли собі можливі побічні ефекти електричного струму. Влітку 1895 року урядом було порушено питання про відкликання дозволу на будівництво нових ліній електричного трамвая і, більше того, про заміну електричної тяги на вже існуючих лініях на парову і кінну, зважаючи на шкідливий вплив трамвайних струмів на телефонну мережу⁴⁵. В цьому випадку міська управа виступила на боці Товариства, підтримавши клопотання про залишення електричної тяги, «как безусловно удобнейшей и рациональной»⁴⁶. Питання було незабаром знято з порядку денного.

Взимку 1901 року приводом для конфлікту між містом та Товариством стало питання про очищення від снігу новозбудованої лінії в Пущу-Водицю. Протягом декількох років Товариство відмовлялося приймати цю роботу на себе або навіть оплачувати її – незважаючи на нагадування з боку міста про те, що, згідно з контрактом, очищення входило в обов'язки Товариства. Останнє всякий раз «шантажувало» місто, закриваючи рух по лінії після великих снігових заметів – і місто з року в рік оплачувало її очищення⁴⁷.

Штрафи, що накладалися на Товариство за «самовільне», без дозволу, будівництво, були досить регулярним явищем. У вересні 1901 року Товариство було оштрафовано на 100 рублів «за самовольное устройство им параллельного рельсового пути по линии от Бессарабки к политехническому институту»⁴⁸. Штраф на таку саму суму, накладений у листопаді 1907 року «за самовольное устройство разъезда на Круглой Университетской улице»⁴⁹, був Товариством опротестований. Голова правління Давид Марголін звернувся в залізничну комісію міської управи, вказавши, що Товариству було дано дозвіл на прокладку других колій по Липкінській лінії, а влаштування роз'їзду є тимчасовим заходом. Штраф було скасовано⁵⁰. В аналогічному випадку в листопаді 1908 року Товариство опротестувало штраф, накладений «за приступ к работам, без разрешения Управы, по установке столбов и подвеске проводов на подъездной ветке к машинному зданию в Пуще-Водице», посилаючись на те, що належний дозвіл було йому видано ще в 1904 році. Однак міська управа залишила рішення в силі, вказавши, що той дозвіл був тимчасовим⁵¹. Суми штрафів іноді досягали досить значних розмірів; так, у лютому 1908 року «за несвоевременную уборку снега и сметение его на смежные мостовые» Товариство було оштрафовано на 7 343 рублі⁵².

Крім штрафів, накладених на Товариство постановами міської управи, приватні особи час від часу подавали судові позови до Товариства у зв'язку з тими чи іншими (на думку позивачів) порушеннями. Один такий позов розглядався київським мировим суддею в листопаді 1897 року,

а апеляція позивача на рішення судді – у квітні 1898 року. Позивач, колезький асесор Н. Добринін, домагався відшкодування йому 30 руб. 12 коп. зайвої плати за проїзд, взятої з нього в період з 1892 по 1897 рік. Суд визнав позов таким, що підлягає задоволенню, лише щодо 8 копійок (!), перебраних з позивача в одній поїзді в жовтні 1897 року, яка сума й була повернута заявнику⁵³. Зазвичай же позови до Товариства подавалися як наслідок нещасних випадків, що приводили до травмування або смерті пасажирів. Так, в 1893 році вдова військового доктора П. Забелло подала позов на суму 25 000 рублів у зв'язку із загибеллю її чоловіка під колесами вагона конки роком раніше⁵⁴. Справа, що розглядалася київським окружним судом, закінчилася угодою, за якою Товариство виплатило вдові та її трьом дітям одноразову допомогу в розмірі 8 000 рублів⁵⁵. У 1916 році в цивільному департаменті київської судової палати розглядалася справа за позовом доктора Беньяша до правління Товариства на суму в 40 000 рублів. Приводом до пред'явлення позову став нещасний випадок із сином заявника, гімназистом, що потрапив під колеса вагона, в результаті чого йому довелося ампутувати ногу. Суд задовольнив позов частково, у розмірі 25 000 рублів⁵⁶.

Якісно новий етап історії Товариства наступив 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 десятикратний середньорічний чистий дохід (прибуток) за п'ять років, що передували викупу⁵⁷. Викуп, таким чином, міг відбутися, починаючи з 1 листопада 1914 року. Голова міської залізничної комісії Валеріан Оргіс-Рутенберг почав неформальне обговорення питання про викуп на початку 1908 року⁵⁸. Влітку 1909 року був складений інвентарний список устаткування Товариства, зважаючи на майбутній викуп⁵⁹. Формальне рішення про викуп підприємства було ухвалено міською думою в жовтні 1912 року, причому сам викуп мав відбутися 1 січня 1915 року⁶⁰.

З цього моменту практично єдиний інтерес акціонерів полягав у максимальному можливому підвищенні прибутку Товариства. Будівництво нових ліній, починаючи з 1913 року, не велося, а ремонт і обслуговування рухомого складу було зведено до мінімуму. Цей же етап характеризується загостренням відносин між Товариством та містом і виникненням нових конфліктів. Основним з них стала суперечка між Товариством та містом щодо викупної суми. Зважаючи на нечіткості визначення чистого доходу (не було уточнено, що саме включати в суму такого), Товариство й місто розійшлися в оцінці цієї суми приблизно в два з половиною рази (21 млн руб. і 8 млн руб., відповідно)⁶¹. Ця суперечка стала предметом судового розгляду.

Починаючи з осені 1912 року⁶², Товариство неодноразово відмовляло міській управі в її вимогах надати опис свого майна або допустити представників управи на територію трамвайних парків для огляду рухомого складу та інвентаря⁶³. Суперечки, що виникали у зв'язку з цим, гальмували процес викупу.

У 1913 році місто організувало рух автобусів по лінії Царська площа – Виставка (район нинішнього спорткомплексу «Олімпійський»). Маршрут автобуса дублював існуючий на той момент маршрут трамвая № 1. Не приховувалося, що однією з основних цілей відкриття нового виду транспорту було організувати конкуренцію трамваю, щоб зменшити дохід Товариства та відповідно викупну вартість підприємства⁶⁴. Уже через три тижні після початку руху автобусів Товариство подало заяву до міської управи, вказавши, що відкриття автобусного маршруту порушує права Товариства за договором з містом⁶⁵ (що не відповідало дійсності: договір жодним чином не стосувався безрейкового транспорту). Реальної конкуренції не вийшло (масштаби трамвайного й автобусного підприємств були абсолютно непорівняні), й автобусний рух було закрито в грудні 1914 року.

Характер взаємин між містом і Товариством у цей період ілюструється наступним епізодом. У січні 1915 року міська управа звернулася до правління Товариства з такою заявою: «За последнее время ролики и двигатели вагонов КГЖД или не смазываются совсем, или смазываются нефтью вместо смазки, что повлечет за собой ненормальный износ 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»⁶⁶. (Слід зазначити, що, на думку управи, з 1 січня 1915 року, тобто з оголошеної дати викупу, все майно Товариства, включаючи вагони, належало місту – незважаючи на те, що сам викуп ще не відбувся.) Відповіддю Товариства

було: «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»⁶⁷.

Слухання справи про викуп підприємства в Київському окружному суді розпочалось у вересні 1915 року⁶⁸. 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 з розрахунку 33 руб. 40 коп. на акцію, тобто 13,4 % річних⁶⁹. Ситуація радикально змінилася в 1917 році, коли інфляція, що посилилась, зробила неможливим прибуткову роботу трамвая. Наприкінці цього року у спробі звести баланс було проведено підвищення трамвайного тарифу, але виправити ситуацію це вже не могло. Товариство закінчило 1917 рік зі збитком, що перевищував сумарний прибуток за два попередніх роки (див. таблицю).

Результати роботи київського трамвайного підприємства

Рік	Вулична довжина ліній, км	Число пасажиродільниць, 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
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

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; однак коли в листопаді того ж року було досягнуто згоди між сторонами, сума була знижена до приблизно 11 млн рублів. І все ж викупу не судилося відбутися. Революційні події в Києві в поєднанні з позицією бельгійських акціонерів, які визнали угоду між правлінням Товариства й містом неприйнятною для себе, привели до того, що процедура викупу зірвалася. Трамвайне підприємство спочатку деякий час керувалося організацією трамвайних службовців, а з 18 березня 1918 року (за новим стилем) безоплатно перейшло у відання міста⁷⁰. Підвищення тарифів дозволило підприємству стати дещо менш збитковим, ніж роком раніше: за підсумками 1918 року трамвайне підприємство отримало 10,639 млн руб. доходу при 13,753 млн руб. витрати, зазнавши таким чином збитку в 3,114 млн рублів⁷¹.

Таким чином, кінцем діяльності Товариства Київської міської залізниці стала весна 1918 року. Правда, восени 1919 року, коли Київ був під владою Добровольчої армії, була знову створена комісія 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»⁷². Однак після остаточного встановлення радянської влади про викуп більш не йшлося. Акціонери не отримали ніяких грошей, а акції Товариства набули виключно колекційної цінності – так само як і акції всіх інших приватних підприємств зниклої Російської імперії.

Підводячи підсумки, перерахуємо знакові події, що дозволяють розділити період діяльності Товариства на кілька основних етапів.

- 1891 рік – заснування Товариства, початок його діяльності, відкриття першої лінії конки. Менш ніж через рік відкрито першу лінію 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, і починає активно обговорюватися питання про будівництво нових ліній.

- 1905 рік – продаж контрольного пакету акцій бельгійським підприємцям, заснування бельгійського акціонерного товариства київського 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 відносини між Товариством та містом значною мірою обумовлені фінансовими інтересами сторін напередодні викупу.

- 1918 рік – припинення діяльності Товариства, безкоштовний перехід трамвайного підприємства до міста.

Отже, проіснувавши як приватне підприємство трохи більше чверті століття, київський трамвай досягнув комерційного успіху і мав хороші перспективи розвитку, які, однак, були перервані війною і революцією. Подальший його розвиток як міського підприємства став можливим лише в 1920-і роки.

- ¹ Паровоз. – 5 января 1869.
- ² Машкевич С. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи. – 2013. – Вип. 41. – С. 33–43.
- ³ Известия Киевской Городской Думы. – 1886. – № 10. – С. 392–395.
- ⁴ Известия Киевской Городской Думы. – 1887. – № 2, ч. 1. – С. 549.
- ⁵ Известия Киевской Городской Думы. – 1887. – № 4, ч. 2. – С. 1–23.
- ⁶ Державний архів Київської області (далі – ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162–162о.
- ⁷ Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 18.
- ⁸ Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате. – СПб., 1891. – С. 346–364.
- ⁹ Киевское слово. – 19 июня 1891.
- ¹⁰ Киевское слово. – 31 июля 1891.
- ¹¹ Киевлянин. – 8 августа 1891.
- ¹² Киевское слово. – 17 сентября 1891.
- ¹³ Киевское слово. – 10 октября 1891.
- ¹⁴ Киевское слово. – 26 октября 1891.
- ¹⁵ Киевское слово. – 27 ноября 1891.
- ¹⁶ Киевское слово. – 27 мая 1892.
- ¹⁷ Ржонницкий Б. Н. Трамвай – русское изобретение. – М., 1952. – С. 43–44.
- ¹⁸ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 226. – Спр. 120. – Арк. 1зв, 9–10.
- ¹⁹ Киевлянин. – 9 февраля 1892.
- ²⁰ Киевлянин. – 14 февраля 1892.
- ²¹ Киевское слово. – 31 мая 1892.
- ²² Киевское слово. – 23 июня 1893.
- ²³ Киевлянин. – 27 мая 1894.
- ²⁴ Киевлянин. – 23 января 1896.
- ²⁵ Державний архів міста Києва (далі – ДАК). – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 110. – Арк. 30.
- ²⁶ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 230. – Спр. 300. – Арк. 22–23.
- ²⁷ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162б зв.
- ²⁸ Киевская газета. – 2 мая 1901.
- ²⁹ Известия Киевской Городской Думы. – 1897. – № 7. – С. 9–11.
- ³⁰ Известия Киевской Городской Думы. – 1898. – № 8. – С. 73–81.
- ³¹ Киевлянин. – 1 октября 1898.
- ³² Известия Киевской Городской Думы. – 1898. – № 10. – С. 13–14.
- ³³ Известия Киевской Городской Думы. – 1899. – № 4. – С. 61.
- ³⁴ Киевлянин. – 5 октября 1899.
- ³⁵ Киевлянин. – 16 декабря 1900.
- ³⁶ Киевлянин. – 10 июня 1900.
- ³⁷ Киевлянин. – 14 июня 1900.
- ³⁸ Киевлянин. – 19 декабря 1904.
- ³⁹ Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 26.
- ⁴⁰ Киевлянин. – 19 декабря 1904.
- ⁴¹ Moniteur Belge. – 12 janvier 1905. – № 204.
- ⁴² ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 157. – Арк. 5.
- ⁴³ Центральний державний історичний архів України в м. Києві. – Ф. 442. – Оп. 708. – Спр. 45. – Арк. 13.
- ⁴⁴ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162б–162л.
- ⁴⁵ Киевлянин. – 28 июля 1895.
- ⁴⁶ Киевлянин. – 30 июля 1895.

⁴⁷ Машкевич С. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. – 2012. – Вип. 38. – С. 22–32.

⁴⁸ Києвлянин. – 12 сентября 1901.

⁴⁹ Києвлянин. – 17 ноября 1907.

⁵⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 6. – Спр. 94. – Арк. 55–56.

⁵¹ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 41. – Спр. 6111. – Арк. 68–71.

⁵² ДАК. – Ф. 163. – Оп. 6. – Спр. 94. – Арк. 62.

⁵³ Києвлянин. – 27 февраля 1898.

⁵⁴ Києвлянин. – 1 июня 1893.

⁵⁵ Києвлянин. – 15 января 1894.

⁵⁶ Южная копейка. – 19 мая 1916.

⁵⁷ ДАКО. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162б–162в.

⁵⁸ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 16. – Арк. 4.

⁵⁹ Києвлянин. – 25 июля 1909.

⁶⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 161. – Арк. 178.

⁶¹ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 4. – Арк. 3.

⁶² Киевская мысль. – 30 октября 1912.

⁶³ Києвлянин. – 26 сентября 1914.

⁶⁴ Машкевич С. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Історія. – 2013. – № 2 (115). – С. 38–41.

⁶⁵ Киевская мысль. – 21 июня 1913.

⁶⁶ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 28. – Арк. 21.

⁶⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 28. – Арк. 34.

⁶⁸ Киев. – 14 августа 1915.

⁶⁹ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 2. – Спр. 1. – Арк. 3зв.

⁷⁰ Машкевич С. Київський трамвай у період першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – Вип. 42. – С. 149–161.

⁷¹ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 2028. – Арк. 63–65.

⁷² ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 465. – Арк. 12.

Статья посвящена истории акционерного Общества Киевской городской железной дороги – частного предприятия, владевшего трамвайной сетью Киева и эксплуатировавшего ее с 1891 по 1918 год. Выделены основные события, позволяющие разбить деятельность Общества на несколько этапов, каждый из которых характеризуется определенными особенностями работы предприятия. Рассказывается о взаимоотношениях Общества с городом и его жителями.

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, городская железная дорога, акционерное общество.

This article is dedicated to the history of the Kiev City Railway Society, a private enterprise which owned the Kiev tram network and operated it from 1891 through 1918. We mention the key events which divide the Society's activities into several stages, each of them characterized by certain peculiarities of the functioning of the enterprise. The relationship of the Society with the city and its residents is elucidated.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, urban railway, joint-stock company.