

Історія приміських трамвайних ліній Києва. І. Святошинський трамвай

Стаття присвячена історії першої приміської трамвайної лінії в Києві – Святошинського трамвая, відкритого в 1900 році та включеного до системи міського трамвая в 1923-1924 роках. Показано, що будівництво та функціонування цієї лінії було тісно пов'язане з функціонуванням дачного селища в Святошині, хоча лінія обслуговувала й інші місцевості, розташовані на її трасі. У «смутний» період 1917-1919 років значення лінії зросло, а на її роботі позначилися економічні та соціальні проблеми, притаманні тому часу.

Ключові слова: Київ, Святошин, дачі, транспорт, трамвай.

В історії київського міського транспорту донині залишається чимало «білих плям». Однією з найменш досліджених тем є історія чотирьох самостійних ліній трамвая – Святошинської, Кадетської, Деміївської і Дарницької, – які були побудовані й експлуатувалися в перші два десятиріччя ХХ століття незалежно від міської трамвайної мережі, що перебувала у віданні Товариства Київської міської залізниці (КМЗ). Так, у виданні 1933 року «Киевский трамвай за сорок лет» стверджується, що «о работе Святошинского трамвая, как и остальных пригородных трамваев, не сохранилось почти никаких документальных данных» [1], а деякі з відомостей, що наводяться, містять фактичні помилки [2]. Частина неточностей потрапила й до сучасних публікацій [3]. Насправді в архівах зберігся великий масив даних про роботу цих чотирьох ліній. Мета цього дослідження полягає у виявленні, уточненні й систематизації цих даних. Джерелами є документи з фондів Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області, періодична преса 1895-1923 років; переважна більшість документів вводиться в науковий обіг вперше.

Київський електричний трамвай, що його було побудовано приватним акціонерним Товариством КМЗ і здано в експлуатацію 1 (13) червня 1892 року, став прибутковим підприємством. Цей факт, у поєднанні зі стійким попитом на пасажирські перевезення, спричинив появу помітного числа пропозицій про будівництво нових ліній, незалежних від трамвайної мережі Товариства. Перешкодою для потенційних підприємців був, однак, § 7 контракту 1889 року між міською управою й засновником Товариства

інженером Амандом Струве, згідно з яким останній отримував переважне право на прокладання рейкових шляхів у місті (міська управа зобов'язана була спочатку запропонувати спорудження будь-яких трамвайних ліній Струве, й лише за його відмови могла мати справу з іншим підприємцем) [4]. Тому незалежні підприємці приділили основну увагу трамвайним лініям до передмість Києва, на які це положення не поширювалося.

Перший відомий нам проект незалежної трамвайної лінії був поданий у 1894 році інженером Яковом Кривцовим, що запропонував прокласти рейковий шлях з Києва до селища Святошин, де планували влаштувати дачі. Цей проект був затверджений Міністерством внутрішніх справ у листопаді 1895 року, а в квітні наступного року Кривцов передав право на влаштування цієї лінії Олександрю Кумбарі [5]. За початковим задумом, Святошинська залізниця мала складатися з двох ліній: 1) Кадетським шосе (нині вулиця Чорновола) від лінії залізниці до Львівської вулиці (Артема), 2) від колишніх Триумфальних воріт, біля перетину Кадетського шосе й Брест-Литовського шосе (проспекту Перемоги) правим боком останнього до майбутнього дачного селища в Святошині. Перша лінія планувалася як допоміжно-поживна для другої, основної, однак і сама по собі поєднала б два маршрути міського трамвая, а також могла згодом бути продовжена до Подолу й Дніпра, зв'язавши таким чином станцію Київ I з пристанню Дніпра. Вартість проїзду передбачалося встановити в 3 коп. (дешевше, ніж на міському трамваї) по першій лінії та 15 коп. по всьому протягу другої. Планувалося також запровадити нічний рух (з 11 години

вечора до 7 години ранку влітку, з 10 вечора до 8 ранку взимку), за подвійним тарифом [6].

Дозвіл на будівництво Святошинської лінії залізниці на кінній тязі було видано Кумбарі 31 січня (12 лютого) 1897 року. Підприємець додатково запропонував побудувати цілий ряд трамвайних ліній міськими вулицями, що означало «вторгнення» на територію Товариства КМЗ. «Встрепенулась окунувшись в дремоту собственного благополучия энергия Правления Общества Киевской городской железной дороги, – обрзано висловився сучасник, – сразу насулившего городу всяких обещаний <...> лишь бы только дума убрала поскорей даже всякую тень конкурента» [7]. Справу про будівництво Святошинської залізниці було передано до юридичної комісії міської думи [8], яка визначила, що не тільки ці додаткові лінії, а й лінія Кадетським шосе підпадають під дію § 7 контракту 1889 року, і тому спорудження їх не може бути дозволено іншому підприємцю [9]. У підсумку Кумбарі отримав концесію лише на Святошинську лінію.

Подібно до того, як це було у випадку з дачним селищем у Пущі-Водиці [10], проекти розбудови самого селища та транспортного сполучення з ним були тісно пов'язані один з одним: одне не мало сенсу без іншого. У даному випадку будівництво дач випереджало будівництво трамвайної лінії. Навесні 1898 року будівництво селища вже почалося, а трамвайної лінії – ні. Ще в січні того ж року дворянка Юлія Заїка подала до міської управи прохання дозволити їй організувати рух лінійок – невеликих екіпажів на десять пасажирів кожен – від Триумфальних воріт до Святошина [11]; дозвіл було їй видано. Інтервал руху лінійок становив дві години ранньою весною й був (імовірно) зменшений до півгодини з відкриттям дачного сезону. Час проїзду в один кінець становив 45 хвилин, вартість проїзду – 20 копійок [12].

Ще в січні 1897 року повірений Кумбарі техник Олександр Хойнацький подав клопотання про заміну кінної тяги на електричну, з використанням системи Спрага, що на той час уже застосовувалася на київському міському трамваї. Дозвіл було отримано того ж року [13]. Влітку 1898 року суспільство на чолі з Кумбарі продало концесію на спорудження й експлуатацію Святошинської кінної залізниці німецькій фірмі «В. Ламаер і К^о» у Франкфурті-на-Майні, яка планувала негайно ж приступити до будівництва

лінії [14]. З цією метою фірма утворила капітал у 1,5 млн марок – за тодішнім курсом близько 750 тис. рублів [15]. У травні наступного, 1899 року було підтверджено дозвіл на заміну кінної тяги електричною [16]. Дорога, загальною довжиною 9,5 верст (близько 10 км), будувалася одноколіною, з п'ятьма роз'їздами, через кожні дві версти; при швидкості руху понад 12 верст на годину це дозволяло б витримувати інтервал у чверть години. Передбачалося закупити 10 моторних і 20 причіпних вагонів, що давало б можливість пускати поїзди по два або три вагони, в залежності від завантаження [17]. (У реальності, в кінці 1914 року рухомий склад налічував 10 моторних та 8 причіпних вагонів [18].)

У жовтні 1899 року група дачовласників Святошина звернулася до представників фірми Elektrizität-Aktien-Gesellschaft (Акціонерне Товариство Електрики) – колишньої «В. Ламаер і К^о» – вказавши, що питання транспортного сполучення з містом набуло для них критичного характеру. Деякі з власників залишили свої міські квартири й переселилися до Святошина. Інші розраховували здати свої дачі на літній сезон 1900 року, отже клієнтів слід було підшукувати в лютому-березні – але потенційні наймачі коливалися, оскільки було відсутнє зручне сполучення з містом, а підприємців, що бажали б встановити таке сполучення, не було, бо незабаром очікувався пуск трамвая. Тому дачовласники просили фірму сповістити їх, коли передбачається відкриття руху по трамвайній лінії. У відповіді було зазначено, що фірма й сама зацікавлена в якнайшвидшому початку руху, але її замовлення на матеріали виконуються з запізненням; було обіцяно відкрити рух навесні 1900 року, причому, якщо неможливо буде в цей термін встановити електричне сполучення, то фірма тимчасово влаштує якийсь інший рух цієї колією [19]. Так і було зроблено. До квітня 1900 року не встигли побудувати електростанцію, тому закупили 16 коней [20], і 30 квітня (13 травня) 1900 року було відкрито рух Святошинського трамвая на кінній тязі [21]. Електричну тягу було впроваджено лише 18 (31) серпня 1901 року [22]. Депо й електростанція знаходилися в районі нинішньої станції метро «Нивки» (до 1970-х років на цьому місці був оборотний трикутник на зупинці «Станкозавод», що правив за кінцеву зупинку для тимчасових трамвайних маршрутів).



Вагон Святошинського трамвая біля Політехнічного Інституту. На протилежному боці шосе розташовані колії міського трамвая.



Трамвайні колії перетинають Брест-Литовський проспект (нині проспект Перемоги) біля Польової вулиці. На цьому місці в 1923 році було з'єднано колії міського й Святошинського трамвая. Фото А. Вільковича (1978).



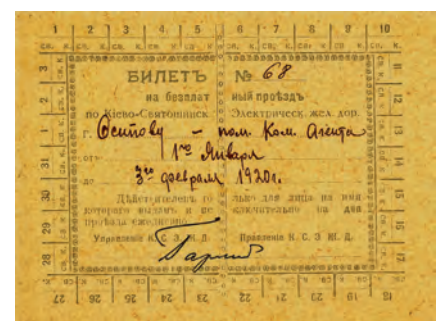
Безкоштовний квиток на Святошинський трамвай (1911). З фондів Київського музею електротранспорту.



Святошинський трамвай перетинає залізницю мостом (між сучасними станціями метро "Берестейська" та "Нивки").



Вагон Святошинського трамвая на кінцевій зупинці у дачному селищі Святошин.



Безкоштовний квиток на Святошинський трамвай (1920). З колекції В. Ковальчука.



Квитки на Святошинський трамвай (1902). З фондів ДАКО.



Квитки на Святошинський трамвай (1907). З фондів ДАКО.



Квитки на Святошинський трамвай (1909). З фондів ДАКО.

Тариф за проїзд від Києва до Святошина було встановлено в розмірі 20 копійок. Спочатку передбачалося, що після електрифікації його буде знижено до 15 копійок, згідно з проектом 1896 року [23]. У травні 1901 року в рекламі дачного селища «Святошин» в газеті «Киевлянин» повідомлялося: «Сообщение с Киевом пока конным трамваем 20 коп. конец, с мая – электрической тягой, вагоны роскош. – удобны, отход через каждые 20 минут, провоз. плату предполагают понизить» [24]. Однак обіцяного зниження не сталося. Таким чином, поїздка з центру міста до Святошина й назад обходилася в 56 копійок (з урахуванням 8-копійчаної вартості проїзду в один кінець на міському трамваї від Хрещатика до початку Святошинської лінії) – близько половини середнього денного заробітку на той час [25]. Для порівняння, поїздка з центру до Пущі-Водиці й назад міським трамваем обходилася в 45 копійок, хоча відстань від центру до Пущі-Водиці значно більша, ніж до Святошина. У 1902 році у Святошинського трамвая з'явився конкурент в особі Києво-Ковельської залізниці. Плата за проїзд від вокзалу до станції Святошин у вагоні третього класу становила 14 копійок [26], тобто була значно нижчою, ніж на трамваї – але й при цьому трамвайний тариф залишився незмінним (втім, дачні поїзди ходили всього кілька разів на день, трамваї ж – кожні 15 хвилин влітку й кожні півгодини взимку).

Святошинський трамвай від початку будувався як приміський, і його основною функцією було сполучення міста з дачним селищем. Однак частина пасажирів використовувала його й для внутрішньоміських поїздок. Для довідки наведемо повний список зупинок Святошинського трамвая: 1) Тріумфальні ворота, 2) Керосинна вулиця, 3) Шулявська церква; 4) Політехнічний інститут – головна будівля; 5) Політехнічний інститут – хімічне відділення; 6) Пушкінський парк; 7) Провулок у заводу Гретера; 8) Роз'їзд у заводу Гретера; 9) Табір – військове зібрання; 10) Табір – роз'їзд; 11) Казарми залізничного батальйону; 12) Нивка; 13) Рубежівська колонія; 14) Депо К.С.Е.З.; 15) Ковельський міст; 16) I просіка; 17) II просіка; 18) III просіка; 19) IV просіка; 20) Святошин [27]. На дільниці від Тріумфальних воріт до Польової вулиці Святошинський та міський трамвай ішли паралельно один одному (правим і лівим боком

Брест-Литовського шосе, відповідно) й, таким чином, конкурували. Вартість проїзду на цій дільниці була однаковою на обох лініях – 5 копійок. За проїзд від Києва до Табору на Святошинському трамваї стягувалося 8 копійок, до Рубежівської колонії – 15.

У 1902 році група дачовласників Святошина подала прохання київському губернатору зі скаргою на завищений тариф (за різними версіями, 12 або 15 копійок) на короткій ділянці від Табору до Рубежівської колонії: «<...> такое повышение платы <...> нарушает интересы как даче владельцев, так и вообще лиц, проживающих в дачном поселке Святошине и вблизи его и ложится тяжелым бременем на материальное благосостояние лиц служащих и имеющих потому надобность ежедневно ездить в Киев». Послідував судовий розгляд, за підсумками якого з'ясувалося, що правління трамвая не порушує умов контракту з містом, стягуючи такий тариф – проте через деякий час його було знижено до 8 копійок. Окрім того, на зимовий сезон 1903/04 років було запроваджено абонементні книжки за помітно зниженою ціною: 8 руб. за 60 квитків, тобто 13,3 коп. за одну поїздку (по всій лінії). Нарешті, у травні 1908 року проміжні тарифи було знижено ще раз: тепер проїзд від Рубежівської колонії до Табору став коштувати 5 копійок (замість 8), до Києва – 12 (замість 15) [28]. При цьому, за даними правління, з 1902 по 1909 рік підприємство принесло збиток, за винятком сезону 1906-1907 років, коли воно дало максимальний за весь час існування прибуток у 3188 рублів [29].

У 1902 році, а потім у 1905 й 1909 роках правління Святошинського трамвая зверталось з клопотаннями про дозвіл на продовження лінії до Галицького базару (він же Єврейський базар, на сучасній площі Перемоги). Звідти можна було виїхати міським трамваем у різних напрямках, на відміну від Тріумфальних воріт, де пасажири змушені були пересідати на перевантажену Політехнічну лінію. Клопотання 1909 року було підтримано директором Політехнічного інституту, з такою мотивацією: «На политехнической линии город. трамвая сосредоточено незначительное количество вагонов, и в учебное время, при большом скоплении студентов, между ними и кондукторами гор. дороги происходят постоянные недоразумения» [30]. Однак у дозволі на продовження правління щоразу відмовляли на

підставі вищезгаданого параграфа контракту 1889 року, що давав Товариству КМЗ право не допускати прокладання іншими товариствами рейкових шляхів у місті. Ще одну спробу правління Святошинського трамвая зробило восени 1912 року, запропонувавши побудувати трамвайну лінію на території київської виставки 1913 року в обмін на дозвіл продовжити Святошинську лінію до Галицького базару. Правління вважало, що контракт 1889 року втратить чинність 7 (20) липня 1914 року (через 25 років після його укладення, коли, згідно з тим самим контрактом, місто одержувало право викупити підприємство), і перешкод для такого продовження не буде. «При существующих условиях, – заявляло правління, – <...> страдают интересы всех живущих в Святошине, так как прибывшие из Святошина нашим трамваем пассажиры <...> должны пересаживаться в вагоны городского трамвая, которые здесь всегда переполнены, а потому <...> нередко приходится пропустить два, а то и три вагона городского трамвая или же нанимать извозчика до Галицкого базара, а то и идти пешком. <...> Имея же в виду, что нынешним благосостоянием Святошин обязан исключительно трамваю, давшему Святошину дешевое и удобное сообщение с городом, мы надеемся, что ради общественного интереса, Город разрешит нам продление пути до Еврейского базара». Однак міська залізнична комісія визначила, що гарантувати Товариству дозвіл на таке продовження буде неможливо, й тому згоди на пропозицію не було дано [31].

Новий етап історії Святошинського трамвая настав після початку Першої світової війни. Підприємство, що належало підданам Німеччини, яка вступила у війну з Росією, було за розпорядженням військової влади секвестровано. 7 (20) серпня 1914 року Фріца Ауербаха, керуючого трамваем, було заарештовано, після чого вислано до Костромської губернії. Ще до арешту він видав доручення на керування справами підприємства Василю Проценко та Олександрю Хойнацькому. Саме підприємство на деякий час перейшло у власність Швейцарського Банку Електричних Споруд у Цюриху [32]. 24 грудня 1914 року (6 січня 1915) в управління Святошинським трамваем вступила Київська повітова земська управа; на посаду керуючого було призначено інженера К. Канівця [33].

Земській управі ставилося в обов'язок утримувати підприємство виключно на кошти, одержані від експлуатації трамвая (іншими словами, трамвай мав залишатися беззбитковим) [34]. У реальності й пасажиропотік, і валовий дохід підприємства в 1915 році різко зросли в порівнянні з 1914 роком (з 1,163 млн до 2,084 млн пасажирів і з 143 тис. руб. до 217 тис. руб., відповідно [35]). Нарешті, в середині 1916 року, згідно з правилами, встановленими Радою Міністрів, було утворено так зване Особливе правління у справах Акціонерного Товариства Електрики, колишнього «В. Ламаєр і К^о», яке взяло на себе функції адміністрації Святошинського трамвая. До складу правління увійшли по одному представнику від Міністерства торгівлі та промисловості, Міністерства внутрішніх справ, Міністерства закордонних справ та голова Київської повітової земської управи В. Я. Демченко [36].

У 1915 році отримала новий імпульс ідея продовження лінії до Галицького базару. Оскільки на той час було ухвалено рішення про викуп містом трамвайного підприємства в Товариства КМЗ, міська дума випішила, що контракт 1889 року, який раніше служив перешкодою, втратив силу – і у травні 1915 року клопотання земської управи про продовження було думою схвалено [37]. Це рішення було опротестовано Товариством КМЗ, але знову підтверджено міською юридичною комісією [38]. На початку наступного року дирекція Політехнічного інституту знову клопотала «о продлении линии Святошинского трамвая хотя бы до Еврейского базара ввиду того, что эта новая ветка в значительной мере разгрузит Политехническую линию трамвая» [39]. Справа, однак, загальмувалася через відсутність необхідних матеріалів – рейок і проводів [40].

Трамвай продовжував відігравати найважливішу роль у сполученні Святошина й місцевостей уздовж Брест-Литовського шосе з містом. У серпні 1916 року Товариство сприяння благоустрою дачного селища Святошин звернулося до адміністрації трамвая з проханням асигнувати 5000 рублів на потреби благоустрою селища. Як мотивація подавався той факт, що хороший стан селища вигідний і для самого трамвайного підприємства, тому їх вигода взаємопов'язана: «Чем больше дачная местность Святошино будет населена, тем больший для

трамвая получится доход. В свою очередь количество лиц приезжаемых на жительство в дачный поселок Святошино, находится в зависимости от благоустройства поселка. Трамвай сам по себе является мерой благоустройства, но по изложенным соображениям в видах того же трамвая надлежит принимать и другие общие меры благоустройства как то: исправление улиц, освещение, парк, театр, купание и т.п.» Прохання було задоволене, хоча сума урізана до 2000 рублів [41].

Водночас із тим, у цей період обстановка в місті стала помітно погіршуватися, що безпосередньо торкнулося трамвайного підприємства. Вагони ходили переповненими, а особливі неприємності походили від «нижніх чинів», тобто солдатів, які не бажали підкорятися яким би то не було правилам. У листопаді 1916 року Особливе правління звернулося до штабу Київського військового округу зі скаргою на те, що «вагони <...> переполняются нижними чинами до такой степени, что не только забиты ими все площадки, но постоянно нижние чины цепляются сзади вагона и стоят на ступеньках» і проханням установити військово-поліцейські вартові пости на найбільш жвавих зупинках трамвая [42].

Після Лютневої революції уявлення простих класів про «свободу», природно, розширилися. 30 квітня (13 травня) 1917 року біля Політехнічного інституту відбувся мітинг солдатів. За свідченням очевидця, «огромный пустырь против Политехнического Института заполнила многотысячная толпа дезертиров. На груди у многих были желто-голубые украинские ленточки. После выступления многочисленных ораторов <...> была вынесена резолюция <...> о немедленном сформировании украинской части в Киеве и немедленном «зачислении на все виды довольствия». <...> Довольные своим «достижением», дезертиры принялись штурмовать Святошинские трамваи, на которых они, конечно, ездили бесплатно» [43].

Подібні свідчення містяться й в офіційних документах. На початку липня 1917 року Особливе правління знову констатувало: «Солдатами часто нарушается порядок в вагонах трамвая, а именно: не смотря на все принимаемые меры, солдаты ездят, помещаясь на дугах, ступеньках и даже сцеплениях между вагонами. <...> В последнее время также чрезвычайно участились случаи избивания солдатами трамвайных служащих, ста-

рающихся установит порядок. Кондуктора, а в особенности кондукторши, совершенно терроризированы нападениями солдат и отказываются от работы». Пізніше в тому ж місяці Особлива нарада Київського військового округу ухвалила просити командувача не тільки встановити караули в трьох найбільш жвавих місцях, але й ввести військове патрулювання безпосередньо в трамваях. При цьому було констатовано, що вводити безкоштовний проїзд для солдатів неприпустимо, оскільки це завдасть великих збитків підприємству; солдати мали платити за проїзд за 50%-ним тарифом, що його було для них встановлено ще в довоєнний час [44]. Половинний тариф до війни становив 3 копійки за дільницю, а після підвищення тарифів у вересні 1917 року (про яке йтиметься) – у середньому близько 8 копійок за дільницю. Однак, як констатувала земська управа, «в действительности такса эта не соблюдалась и служащими трамвая, по соглашению с солдатами самочинно был введен следующий порядок» (цей евфемізм, імовірно, означав «солдати були згодні залишити службовців у спокої за умови, що»): на передніх площадках вагонів солдати їздили безкоштовно, всередині вагона й на задніх площадках – платили за колишнім тарифом, 3 копійки за дільницю [45]. У жовтні того ж року фактичний стан справ було зафіксовано офіційно: за пропозицією київського коменданта, «для упорядочения движения и разгрузки трамваев от переполнения солдатами», Особливе правління дозволило тимчасово на один місяць, «як дослід», безкоштовний проїзд солдатів на передній площадці причіпного вагона у кількості до 15 осіб [46]. Не доводиться сумніватися, що й це правило піддалося «розширеному» тлумаченню самими солдатами. У січні 1918 року було підтверджено право солдатів на безкоштовний проїзд на передній площадці – вже без указівок на їх кількість – а всередині вагона й на задній площадці для них продовжував діяти половинний тариф (таке ж правило мало місце на міському трамваї) [47]. Безкоштовний проїзд солдат було скасовано 15 березня 1918 року, вже під час німецької окупації України [48] – з цього моменту таким правом користувалися лише військово-службовці, що мали постійні посвідчення на безкоштовний проїзд, посилені зі спеціальною пов'язкою з печаткою, а також три німецьких чи австрійських військовослужбовці на передньому майданчику [49].

Як результат інфляції та збільшення експлуатаційних витрат, з 1917 року почалося підвищення тарифів Святошинського трамвая. Перший раз вартість проїзду зросла ще в грудні 1914 року, хоча це, строго кажучи, не було підвищенням тарифу: з квитків вартістю 5 коп. і вище почали стягувати «трамвайну копійку» – збір у 1 коп. на військові потреби [50]. У вересні 1917 року тариф було подвоєно, до 40 коп. за проїзд по всій лінії в один кінець; усі квитки було переоцінено за подвійним номіналом. Оскільки наявні тарифи трамвайних підприємств було встановлено концесійними договорами, їх підвищення було особливо санкціоновано Тимчасовим урядом. Підприємствам дозволялося підвищити тарифи не більше ніж на 100%, аж до кінця 1918 року [51]. На практиці подвоєний тариф протримався не більше ніж місяць. На початку жовтня 1917 року, після страйку трамвайних службовців, було укладено колективний договір між трамвайними товариствами Києва та союзом трамвайних робітників і службовців, що передбачав підвищення заробітної плати останніх у середньому приблизно наполовину. Гроші на оплату праці за новими ставками можна було отримати тільки за рахунок нового підвищення тарифів. З 15 жовтня плата за проїзд від Києва до Святошина зросла до 60 копійок [52]. Втім, навіть після цього підвищення проїзд від Триумфальних воріт до Польової вулиці на Святошинському трамваї коштував дешевше, ніж на міському (15 коп. та 20 коп., відповідно). Це несприятливо позначалося на роботі першого, позаяк він переповнявся міськими пасажирами (а для пасажирів, що прямували до селища й забезпечували Святошинському трамваю основний прибуток, іноді не залишалося місця) [53]. У кінцевому підсумку дільницю від Києва до заводу Гретера скасували, прирівнявши вартість такої поїздки до тарифу на основній дільниці Київ – Табір-Роз'їзд (25 копійок) [54].

Окрім підвищення регулярного тарифу, адміністрація покривала зростаючі витрати шляхом введення різних додаткових зборів. У березні 1918 року керуючий трамваєм інженер Гарін запропонував ввести підвищений вечірній тариф (80 коп. за проїзд від Києва до Святошина). Замість цього з травня того ж року було введено додаткову плату 10 коп. з кожного квитка по недільних днях. Проте трамвай продовжував працювати зі збитками (хоча за планом літні місяці

мали приносити значний прибуток, що компенсував би планово-збиткову роботу підприємства взимку). З 23 червня 1918 року 10-копійчаний додатковий збір зробили щоденним (таким чином, тариф фактично було підвищено, до 70 коп. за проїзд по всій лінії), а недільний 10-копійчаний збір поширили також на всі дванадцять свята, розвісивши у вагонах друковані оголошення про це. З 1 серпня основний тариф було підвищено ще раз: проїзд по всій лінії став коштувати 1 рубль, по окремих ділянках: Київ – Депо або Табір-Роз'їзд – Святошин – 70 коп., Київ – Табір-Роз'їзд – 50 коп., Табір-Роз'їзд – депо або депо – Святошин – 40 копійок [55].

Навесні та влітку 1918 року практикувалися додаткові рейси ввечері та вночі. Починаючи з травня, по суботах і неділях рух подовжували на дві години в порівнянні зі звичайним графіком, причому на додаткових рейсах стягувався підвищений тариф. У неділю, 2 червня, «як виняток» рух було продовжено до 1 години 30 хвилин ночі, на прохання Київського гуртка студентів-воїнів, який влаштував у той день концерт у Святошині. Проїзд у додаткових поїздах оплачувався за подвійним тарифом [56]. Виявилось, однак, що подібні разові перевезення публіки з гулянь у Святошині приносили збитки підприємству; тому в наступних таких проханнях – Спілці Взаємодопомоги учнівської молоді Києва в середині червня й якось Н. Я. Поспелову в кінці червня – було відмовлено. Разом із тим, додаткові поїзди по суботах, неділях і в дні релігійних свят продовжували курсувати. У ці дні останній трамвай зі Святошина на Київ відходив о 23:30, з Києва до Святошина – о 0:20. На вікнах вагонів вивішували плакати «Додатковий», і на них діяв подвійний тариф [57].

Дещо незвичайне непорозуміння, пов'язане з оплатою проїзду, виникло на початку листопада 1918 року. Керуючий дорогою Яків Гаккель звернувся до Київської повітової земської управи з заявою, в якій вказав, що «в последние дни чрезвычайно усилилась оплата проезда на Св.э.ж.д. Австрийскими кронами. Так за 5-ое Ноября с/г. из выручки в Руб. 4700. – на 4000 руб. были кроны» [58]. Очевидно, далася взнаки присутність у Києві значного числа австрійських військовослужбовців (і, можливо, якоїсь кількості жителів Галичини). Курс австрійської крони в той час падав. За пропозицією керу-

ючого, земська управа зробила розпорядження про призупинення прийому австрійських крон на трамваї [59].

Після відносної стабільності й спокою літа 1918 року, восени й взимку стан справ у Києві в черговий раз ускладнився. З одного боку, помітно зменшився пасажиропотік у вечірні години, з іншого боку – посилилися труднощі з забезпеченням трамвайної електростанції паливом (на той час через дефіцит вугілля електростанція працювала на дровах). Як результат, з грудня 1918 року вечірній рух було скорочено – останні поїзди стали відходити о 20:30 зі Святошина до Києва й о 21:00 з Києва до Святошина. У лютому 1919 року графік було урізано ще сильніше – тепер останній трамвай з Києва відходив о 19:30 [60].

На рубежі 1918–1919 років поїздка з Києва до Святошина обходилася вже в 1 руб. 20 коп. [61], а в січні 1919 року тариф було підвищено до 3 рублів. Дуже скоро й цього виявилось недостатньо. З 1 лютого було введено нові ставки оплати праці, що перевищували січневі приблизно наполовину. При цьому кубічна сажень (9,7 куб. м) дров – трамвайній електростанції було потрібно близько двох кубічних сажнів на день [62] – коштувала близько 30 руб. до війни, 700 руб. у серпні 1918 року й 2700 руб. у травні 1919 року. Покрити зростаючі витрати не було чим. З досвіду минулих років, Святошинський трамвай мав починати працювати з прибутком із квітня, перебиваючи таким чином зимові збитки. Тепер же як у квітні, так і в травні підприємство продовжувало працювати з дефіцитом. У травні Київська повітова земська управа звернулася до Наркомату внутрішніх справ (Київ був тоді під владою більшовиків) із проханням про видачу трамваю субсидії в розмірі 500 000 рублів, вказавши, зокрема, що «предприятие обслуживает не только Святошино, но и ближайшие к нему селения, а также и поселки рабочих и служащих, возникшие на пространстве между Киевом и Святошино; дорога является насущной необходимостью для передвижения рабочих и служащих к месту их работы в г. Киеве. Приостановление движения по этой дороге поставило бы в безвыходное положение массы беднейшего люда <...> Святошинской дорогою несомненно будут пользоваться этим летом самые беднейшие рабочие, которые для поправления здоровья будут помещаться на дачах, покинутых буржуа-

зией» [63]. Результат звернення нам невідомий; відомо, що в наступні місяці тариф було підвищено ще двічі: на 50%, тобто до 4 руб. 50 к., у червні, і до 7 руб. у серпні. При цьому, як і попереднього літа, було запроваджено додаткові рейси після основного графіка в недільні та святкові дні; вартість проїзду в цих вагонах до й після серпневого підвищення становила, відповідно, 7 і 10 рублів [64]. 10 вересня 1919 року тариф було підвищено ще раз. Абонементні книжки на 10 квитків після цього підвищення продавалися з розрахунку по 8 рублів за квиток [65] (пільгові – по 4 рублі за квиток [66]); слід припустити, що повний тариф становив 10-12 рублів.

Примітно, що навіть у «смутні» часи, до яких, безумовно, відноситься 1919 рік, знову планувалося продовження лінії. У жовтні 1919 року відбулися переговори з Управлінням вузькоколійних залізниць про продовження Святошинського трамвая як до Галицького базару, так і в інший бік, до Катеринівки [67]. Остання ідея не була новою. Ще на етапі проектування, в жовтні 1898 року, Олександр Кумбарі, «желая предоставить дачным жителям урочища Святошина возможность купания в реках Ирпени и Тетерева, предполага[л] просить разрешения М[инистерств] В[нутренних] Д[ел] и Путей Сообщения о предоставлении ему права продлить Киево-Святошинский трамвай от урочища Святошина, по правой обочине Киево-Житомирского шоссе, до вышеупомянутых рек» [68]. Незабаром після відкриття руху, на початку 1901 року, Акціонерне Товариство Електрики висунуло ще більш амбітну ідею, про продовження лінії до Житомира (!) [69], але вона не отримала розвитку. Більш реалістичний проект – продовження на відстань близько двох верст за Святошин, де планувалося нове дачне селище – обговорювався в 1909 році (Товариство Святошинського трамвая погоджувалося здійснити його лише за умови отримання дозволу на продовження лінії до Галицького базару [70], але, як розказано вище, це виявилось неможливим). У 1919 році планувалося активно експлуатувати подовжену лінію для перевезення дров, що могло б принести підприємству додатковий прибуток. Але й на цей раз проект не було реалізовано.

Святошинська трамвайна лінія в ті часи відіграла набагато більшу роль у міській інфраструктурі, ніж відіграла б зараз – оскільки сама інфраструктура була значно менш розвинена. Під

час війни Святошинським трамваем перевозилися поранені, для чого вагони подавалися за попереднім замовленням; спеціально для перевезення поранених було обладнано два причіпних вагона [71]. Окрім пасажирських, здійснювалися вантажні перевезення, хоча й у мінімальному обсязі, тому що рухомий склад налічував усього дві вантажні платформи. У вересні 1919 року Святошинський трамвай перевозив дрова зі станції Святошин до Політехнічного інституту на прохання останнього; в листопаді того ж року Управління Начальника Військово-Санітарної частини Київської області звернулося до адміністрації трамвая з проханням про перевезення дров зі Святошина до кінця лінії [72].

Ще одним проектом, у рамках якого трамвай дав істотний внесок до інфраструктури дачного селища Святошин, стало освітлення останнього електрикою. У травні 1918 року було розроблено схему використання для цієї мети струму від електростанції Святошинського трамвая. Від депо до селища належало протягнути високовольтний провід, у самому ж селищі влаштовувалося п'ять незалежних ділянок електричної мережі напругою 110 вольт, для ламп розжарювання [73]. До грудня того ж року ця робота ще не була закінчена, у зв'язку з чим, «желая удовлетворить настойчивые просьбы абонентов», останніх стали приєднувати безпосередньо до робочого трамвайного проводу – правда, під підписку про те, що їм відома небезпека такої схеми підключення та що вони не матимуть до правління трамвая жодних претензій [74].

Восени ж 1919 року, коли Київ був під владою Добровольчої армії (білогвардійців), до завідуючого електростанцією звернувся комендант 42-го Якутського піхотного полку, передавши наказ командира того ж полку про освітлення селища до 12-ї години ночі, зважаючи на військову необхідність (Святошин тоді був найближчим тилом – біля Ірпеня стояла Червона армія). Відповідь повітової земської комісії по Святошинському трамваю, якій було передано цю вимогу, зводилася до того, що в умовах хронічного дефіциту пального (дров) подовжити роботу електростанції в нічний час означає поставити під загрозу роботу самої лінії, яка, крім усього іншого, обслуговує потреби того ж фронту. На це командир полку полковник Іваненко відповів у цілком військовому дусі: «Прошу раз навсегда избавить меня от излишней

переписки. <...> К чему излишние разговоры о лишнем расходе дров и где их достать, когда кругом лес. <...> Если боевая обстановка потребует, то может придется заставить всех членов комиссии и жителей Святошино освещать все перекрестки селенья всю ночь. Кто не может быть со штыком, ружьем или пулеметом, пусть будет с фонарем <...> [В]се соображения Комиссии, применительно к настоящему моменту, нахожу несущественными и легко преодолимыми средствами комиссии. Нам нужен свет и он должен быть». Понад це, військові стали вимагати від правління трамвая спішно обладнати електричним освітленням вказані ними приміщення в селищі, причому роботи слід було закінчувати в день дачі розпорядження, під загрозою репресивних заходів. Ці вимоги не завжди були технічно здійсненні. Справа дійшла до вищого військового начальника в Києві – командувача Полтавським загоном Добровольчої армії генерала Бредова, який виніс рішення: «Никаких заданий по освещению средствами Святошинского земского трамвая, требуемых воинскими частями, без моего разрешения не выполнять, раз это требование является невыполнимым» [75].

У грудні 1919 року Київ повернувся під владу більшовиків; економічна криза та пов'язана з нею інфляція тривали в не меншому, ніж до цього, темпі. 20 січня 1920 року тариф Святошинського трамвая було збільшено до 30 руб. в один кінець (повний тариф) і 10 руб. (пільговий тариф), причому пільговий тариф стосувався «робітників і найбіднішого населення». Підприємство продовжувало працювати з дефіцитом; Київський повітовий революційний комітет звертався до військового відомства з клопотанням про субсидії, оскільки лінія й раніше обслуговувала військові потреби [76]. Робота Святошинського трамвая перервалася 7 червня 1920 року, коли польські війська, що відступали з Києва, спалили два дерев'яних мости через залізницю. Рух було відновлено у вересні того ж року [77]. 7 грудня дехто І. Овчаренко скористався трамваем для поїздки зі Святошина до Києва, заплативши за це 75 рублів [78].

Про роботу Святошинського трамвая протягом наступних трьох років практично ніяких відомостей не збереглося; не викликає сумнівів, що загальна економічна криза (трамвайний рух у місті в 1920–1921 роках майже припинився) торкнулася й цього підприємства. Відомо, що з

15 травня 1923 року було встановлено тариф 6 рублів (грошовими знаками 1923 року, що відповідало 6 млн рублів 1921 року) [79]. У тому ж році було розпочато роботи з включення Святошинського трамвая до загальноміської мережі. З цією метою біля Польової вулиці було прокладено ділянку колії, яка навскіс перетнула Брест-Литовське шосе й з'єднала лінію міського трамвая з лінією Святошинського (цей перетин існував аж до 1978 року), а останню з вересня 1923 року почали перешивати на широку колію [80]. До листопада міський трамвай (маршрут № 6) курсував до депо Святошинського трамвая; закінчити перешивку та пустити ширококоліїний трамвай до кінцевої зупинки планувалося до травня 1924 року [81].

Таким чином, з середини 1920-х років колишній Святошинський трамвай став частиною загальної мережі київського трамвая, продовжуючи зв'язувати Святошин (що поступово перетворився з дачного селища на міський район) з різними частинами міста. На цій лінії довгі роки існували, зокрема, маршрути № 6 (Вокзал – Святошин), № 14 (Червона площа –

Святошин), № 23 (Палац спорту – Святошин). Коли в 1971 році до Святошина продовжили лінію метро, значення трамвайної лінії по Брест-Литовському проспекту помітно знизилося. У кінцевому підсумку, в 1978 році було закрито відрізок від Повітрофлотського мосту до заводу «Більшовик», а в 1982 році (у кілька етапів) – частину лінії, що залишалася, до Святошина.

Отже, перша в історії Києва незалежна від загальноміської мережі Святошинська трамвайна лінія виникла як невід'ємна частина проекту дачного селища Святошин, однак обслуговувала не тільки мешканців селища, а й об'єкти, розташовані вздовж її траси (Політехнічний інститут, завод Гретера, військовий табір, Рубежівську колонію). У період 1917-1920 рр. значення лінії виросло в зв'язку з військовими потребами, а також, меншою мірою, доставкою вантажів. Після 23 років окремого існування Святошинська лінія була приєднана до загальноміської трамвайної мережі, в складі якої функціонувала ще 59 років, до остаточного закриття. У наш час транспортне сполучення на цьому напрямку забезпечується метрополітеном і троллейбусами.

Джерела і література

1. Киевский трамвай за 40 лет. Киев, 1933. – С. 30.
2. Одне неповне речення «Основание Святошинского трамвая относится к 1898 г., когда предприниматель Р. Хойнацкий <...> проложил рельсовый путь <...>» (с. 30) містить три (!) помилки. Святошинський трамвай був прокладений у 1900 р.; ім'я Хойнацького було Олександр; він був не підприємцем, що проклав трамвай, а повіреним підприємця Олександра Кумбарі.
3. Машкевич С. Трамвайные копейки. – Киев, 2004; С. Тархов, К.Козлов, А. Оландер. Электро-транспорт Украины: Энциклопедичний путівник. – Київ, 2010; Ермак Д. Трамвай на улицах Киева. – Киев, 2011.
4. ДАКО, ф. 1, оп. 246, спр. 45, арк. 162б–162б зв.
5. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 22-23.
6. Киевлянин. – 9 февраля 1896.
7. ДАКО, ф. 9, оп. 2, спр. 206, арк. 332.
8. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 36.
9. Киевское слово. – 7 февраля 1899.
10. Машкевич С. Транспорт і розвиток міста: Історія трамвайної лінії. Київ – Пуща-Водиця // Етнічна історія народів Європи. – 2012. – № 38. – С.22-32.
11. Державний архів міста Києва (далі – ДАК), ф. 163, оп. 6, спр. 23, арк. 2.
12. Киевлянин. – 9 апреля 1898.
13. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 75, 141.
14. Киевлянин. – 1898. – 19 июля.
15. Киевлянин. – 1901. – 29 апреля.
16. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 225.
17. Киевлянин. – 1899. – 10 октября.
18. Киевская мысль. – 1915. – 29 января.
19. Киевлянин. – 1899. – 15 октября.
20. Киевлянин. – 1900. – 4 апреля.
21. Киевлянин. – 1900. – 1 мая.
22. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 352.
23. Киевлянин. – 1900. – 4 апреля.
24. Киевлянин. – 1901. – 3 мая.
25. Режим доступа <http://www.opocuu.com/wages.htm>
26. Дачник. – Киев: Издание Ф.Л. Иссерлиса и К°, 1909. – С. 53.
27. Там само, с. 58.
28. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 358, 394-400, 411-414.
29. Киевская мысль. – 1913. – 14 марта.
30. Киевская мысль. – 1909. – 17 февраля.
31. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 112, арк. 1-3, 10.

32. ДАКО, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 467, 474.
 33. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 2, арк. 1, 2 зв, 9.
 34. Киевская мысль. – 1914. – 28 декабря.
 35. Южная копейка. – 1916. – 3 января.
 36. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 2, арк. 34 зв.
 37. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 31, арк. 5 зв.-6.
 38. Киевская мысль. – 1915. – 25 мая, 12 июня.
 39. ДАК, ф. 18, оп. 1, спр. 1681, арк. 20-20 зв.
 40. Южная копейка. – 1916. – 7 апреля.
 41. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 2, арк. 40-41.
 42. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 7, арк. 2-2 зв.
 43. А. Дикий. Красная свитка. Неизвращенная история Украины-Руси от запорожцев до коммунистов. – М., 2007. – С. 78.
 44. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 7, арк. 11 зв. 18-18 зв.
 45. Там само, оп. 7, спр. 307, арк. 113.
 46. Там само, оп. 79, спр. 7, арк. 19, 21.
 47. Там само, оп. 7, спр. 307, арк. 112-113.
 48. Там само, оп. 79, спр. 9, арк. 25 зв.
 49. Там само, спр. 13, арк. 4.
 50. Киевлянин. – 1914. – 5 декабря.
 51. ДАКО, ф. 1239, оп. 7, спр. 307, арк. 61, 79, 81.
 52. Там само, арк. 87-94.
 53. Там само, арк. 110 зв.
 54. Там само, оп. 79, спр. 9, арк. 26.
 55. Там само, арк. 68, 74 зв, 93 зв., 94, 124.
 56. Там само, арк. 45, 51, 56, 59.
 57. Там само, арк. 70-73.
 58. Там само, спр. 34, арк. 1.
 59. Там само, спр. 9, арк. 142 зв.
 60. Там само, спр. 64, арк. 1-3.
 61. Заря. – 1919. – 13 января.
 62. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 86, арк. 21.
 63. Там само, спр. 90, арк. 1 зв, 4.
 64. Там само, спр. 91, арк. 9; спр. 95, арк. 1-2.
 65. Там само, спр. 101, арк. 8-15.
 66. Там само, спр. 111, арк. 2.
 67. Там само, спр. 101, арк. 21.
 68. Там само, ф. 1, оп. 230, спр. 300, арк. 132.
 69. Киевлянин. – 1901. – 2 января.
 70. Киевская мысль. 1909. – 28 мая.
 71. ДАКО, ф. 1239, оп. 79, спр. 7, арк. 4.
 72. Там само, спр. 101, арк. 10, 37.
 73. Там само, спр. 39, арк. 5-6.
 74. Там само, спр. 42, арк. 1.
 75. Там само, спр. 115, арк. 1, 12, 17-18, 23.
 76. Там само, ф. Р-3, оп. 2, спр. 147, арк. 10 зв.
 77. Киевский трамвай за 40 лет. – Киев, 1933. – С. 30.
 78. Hoover Institution Archives, Nicolaevsky Collection, Box 202, Folder 6, p. 30.
 79. Пролетарская правда. – 1923. – 17 мая.
 80. Большевик. – 1923. – 14 вересня.
 81. Большевик. – 1923. – 28 листопада.

Стефан Машкевич

История пригородных трамвайных линий Киева. I. Святошинский трамвай

Статья посвящена истории первой пригородной трамвайной линии в Киеве – Святошинского трамвая, открытого в 1900 году и включенного в систему городского трамвая в 1923-1924 годах. Показано, что строительство и функционирование этой линии было тесно увязано с функционированием дачного поселка в Святошине, хотя линия обслуживала и другие местности, расположенные на ее трассе. В «смутный» период 1917-1919 годов значение линии возросло, а на ее работе сказались экономические и социальные проблемы, характерные для того времени.

Ключевые слова: Киев, Святошино, дачи, транспорт, трамвай.

Stefan Mashkevich

History of suburban tram lines of Kiev. I. Svyatoshin tram

This article is dedicated to the history of the first suburban tram line in Kiev – Svyatoshin tram, inaugurated in 1900 and included in the city tram system during 1923-1924. It is shown that the construction and operation of the line was closely linked to the functioning of a dacha settlement of Svyatoshin, although the line served other locations along its tracks, as well. During the unstable period of 1917-1919, the role of the line increased, whereas the service was impacted by the economic and social problems characteristic of that time.

Key words: Kiev, Svyatoshin, dachas, transportation, tram.