

КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ: ПЕРІОД ВІДНОВЛЕННЯ (1920-і роки)

Розповідається про роботу київського трамвайного підприємства (Комунального трамвая) в період його відновлення після глибокої кризи, з 1922 по 1927 рік. За ці роки вдалося подолати наслідки економічної кризи, домогтися фінансової стабільності підприємства, сформуванню нову маршрутну мережу і закласти основу для подальшого розвитку. Відзначається роль ідеологічного чинника у функціонуванні підприємства.

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, відновлення.

1920-і роки в історії Києва – один з найбільш цікавих і складних періодів мирного часу. Після революції та декількох років військових дій економіка в країні в цілому і міське господарство зокрема прийшли в занепад. Особливість відновлювального періоду, що відрізняла його, скажімо, від аналогічного періоду після Другої світової війни, полягала в тому, що відновлення економіки проходило на тлі «більшовицького експерименту творення «нової людини» та в умовах становлення тоталітарного режиму»¹. Дослідження ролі ідеологічного фактора в подіях цього періоду становить самостійний інтерес.

Київський міський транспорт, представлений до середини 1920-х років лише трамваем, повною мірою відчув на собі економічну кризу. У 1920–1921 роках пасажирський трамвайний рух в Києві майже не здійснювався². Початок відродження трамвайного підприємства припадає на весну 1922 року³. У цій статті розповідається про еволюцію київського трамвая в 1922–1927 роках (заради повноти подано також певну інформацію по попереднім рокам): за цей час було пройдено шлях від фактичної відсутності трамвайної системи до наявності розгалуженої маршрутної мережі, основні показники якої наблизилися до довоєнних. Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Державного архіву Київської області (ДАКО), Центрального державного архіву вищих органів влади та управління (ЦДАВО) України, Державного архіву Російської Федерації (ГАРФ), періодична преса 1920-х років; більшість документів вводиться в науковий обіг вперше.

Після ліквідації приватного Товариства Київської міської залізниці та націоналізації 1919 року київський трамвай отримав статус комунального підприємства (офіційна назва – Комунальний трамвай, неформально застосовувалося скорочення «Комтрамвай»). Підприємство обслуговувало як пасажирські маршрути, так і вантажні перевезення. У перші три місяці 1922 року в міру регулярний пасажирський трамвайний рух підтримувався лише по центральному маршруту № 1 (Хрещатицька лінія) і № 15 (Михайлівському узвозу, тобто фунікулеру). Епізодично вагони виходили на маршрути № 4 (Львівська лінія)⁴; здійснювалися окремі рейси за маршрутом № 19 (Дачна лінія, в Пущу-Водицю). Основним фактором, що дозволив перевести трамвайне підприємство в режим стійкого розвитку, стала реорганізація головних трамвайних майстерень імені Домбаля (нинішній КЗЕТ). Скорочення зайвого персоналу, підвищення заробітної плати дозволило різко збільшити продуктивність праці та прискорити ремонт трамвайних вагонів. Далі включився в дію механізм позитивного зворотного зв'язку. Збільшення кількості справних вагонів дозволяло відкривати нові маршрути, що сприяло зростанню пасажиропотоку і відповідно доходу трамвайного підприємства; це, в свою чергу, уможливило подальшу інтенсифікацію роботи трамвайних майстерень і ще більше зростання числа придатних до експлуатації вагонів.

Наведена нижче таблиця дає уявлення про розвиток київської маршрутної мережі в 1922 році⁵.

Дати відкриття трамвайних маршрутів навесні, влітку та восени 1922 року

Дата відкриття	№ маршруту	Назва лінії
01.04.1922	6	Політехнічна
06.04.1922	13	Глибочицька
04.05.1922	19	Дачна
09.05.1922	2	Вокзальна
06.06.1922	4	Львівська
17.06.1922	16	Кирилівська
07.07.1922	11	Олександрівська
23.07.1922	9	Нероновича
03.09.1922	3	Печерська

На початку травня 1922 року на шести маршрутах, крім Михайлівського узвозу (№ 1, 4, 6, 9, 13, 19), курсувало загалом 24 вагони, з яких 11 пульманівських (підвищеної місткості). Це дозволяло підтримувати досить прийнятні інтервали руху на основному маршруті № 1, від площі III Інтернаціоналу (нині Європейської), до Деміївки (12 хвилин), а також на скороченому маршруті № 9, вулицею П'ятакова (нині Саксаганського; 15 хвилин). На дачній лінії № 19 здійснювалося чотири відправлення в день (раз на чотири години), на № 4 – два відправлення в день. Працював також святошинський трамвай, від Триумфальних воріт (біля нинішнього Повітрофлотського мосту) до Святошина, з відправленнями щопівгодини⁶. Відновлений 9 травня маршрут № 2, від площі III Інтернаціоналу до вокзалу, спочатку обслуговувався одним вагоном, що відправлявся з Хрещатика щогодини, з 9 години ранку до 10 години вечора⁷.

Протягом літніх місяців 1922 року обсяг трамвайного руху виріс приблизно втричі, як за кількістю вагонів на маршрутах, так і за пасажиропотоком. Як зазначалося у звіті про експлуатацію підприємства, протягом літа «трамваю удалось освободиться от навязанных ему, силой событий, функций подсобного предприятия для обслуживания электрических станций и снова принять свой нормальный характер обслуживания исключительно пассажирского движения»⁸. Станом на 1 жовтня експлуатувалося десять звичайних маршрутів (№ 1, 2, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 19) і Михайлівський узвіз (№ 15). Загальна довжина ліній, що працювали, становила 97,3 кілометра, загальне число вагонів в активній експлуатації – 62, в запасі – 16, в ремонті – 7 (довоєнний парк вагонів становив 225 одиниць)⁹. До осені 1922 року, порівняно з січнем того ж року, пасажиропотік зріс на порядок: у січні послугами трамвая скористалися 156 тисяч пасажирів¹⁰, у жовтні – 1316 тисяч. Від жовтня пасажиропотік почав передбачувано знижуватися, основною причиною чого було «замирання[е] общественной жизни за этот период в вечерние часы». Зниження тривало аж до березня 1923 року, після чого знову змінилося зростанням¹¹.

Незважаючи на очевидний прогрес, до довоєнного рівня розвитку трамвайного руху було ще далеко. За 1922/23 бюджетний рік (жовтень 1922 – вересень 1923) на одного мешканця Києва припадало 40 поїздок трамваєм, тоді як у 1910 році аналогічна цифра становила 164 поїздки, в 1913 році – 202. Технічні можливості для подальшого зростання руху були, але існувало два стримуючих фактори. По-перше, за роки революції і війни околиці міста прийшли у великий занепад, і населення в більшій мірі, ніж до революції, зосередилося в центрі. Тому попит на поїздки трамваєм на далекі відстані значно знизився. По-друге, для небагатих верств населення поїздки на трамваї були занадто дорогими¹². У другій половині жовтня 1922 року вартість поїздки по міських лініях становила (в тодішніх грошових одиницях) 35 рублів, до Пущі-Водиці – 120 рублів, а типова зарплата робітника державного підприємства – 100–300 рублів на день. «Трамвай является такой роскошью, которую он [рабочий – С. М.] себе никак не может позволить», – зазначав кореспондент газети «Пролетарская правда»¹³.

Те, що розвиток трамвайної мережі гальмувався відсутністю платоспроможного попиту, ілюструється спробою відновити рух по маршруту № 5, від Хрещатика через Ярославів Вал

і вулицю Гершуні (Олеся Гончара) до Гоголівської, що її було зроблено в січні 1923 року. На цей маршрут було випущено два вагони. Незважаючи на те, що його траса проходила центром міста і не дублювалася ніякими іншими лініями, наповнення вагонів виявилось настільки слабким, що маршрут виявився вкрай збитковим, і через місяць його було закрито.

Інші нововведення початку і середини 1923 року виявилися більш вдалим. У січні було відкрито ще один новий маршрут, № 14, від Червоної (Контрактової) площі до вокзалу через Глибочицю. У липні маршрут № 6 було продовжено від Політехнічного інституту до Польової вулиці; 28 липня було відкрито маршрут № 10, від товарної станції до Михайлівського узвозу, що, зокрема, сприяло поліпшенню сполучення з Подолом¹⁴. Таким чином, до осені 1923 року загальна довжина маршрутів виросла до 107,4 кілометрів. Працювало три трамвайних парки: імені Домбаля (Васильківський), імені Леніна (Лук'янівський), імені Зінов'єва (нинішнє Подільське депо). Хоча для підтримки руху в тодішньому обсязі вистачило б і одного парку, наявність трьох працюючих парків дозволяла мати запас справних вагонів у різних районах міста, що позитивно позначалося на регулярності руху¹⁵. Разом із тим, робота підприємства була далеко не ідеальною. На засіданні комісії з обстеження комунальних підприємств в жовтні 1923 року було відзначено «следующие дефекты коммунальн. трамвая: медленность движения, большие интервалы, простаивание у станций, отсутствие стекол в вагонах трамвая по 3-й линии»¹⁶.

Восени 1923 року сталася знакова для розвитку київського транспорту подія: вперше після революції було відкрито новозбудовану трамвайну лінію, що раніше не існувала – від рогу вулиць Толстого та Жиланської до 4-ї артшколи (на нинішній Солом'янській площі). Проект проведення трамвая по Великій вулиці Солом'янки (нині вулиця Липківського) існував ще в першому десятилітті ХХ століття, але не був реалізований через невизначеність статусу самої Солом'янки. З 1908-го до кінця 1918 року функціонувала окрема від міської системи Кадетська (Артилерійська) лінія трамвая, по нинішньому Повітрофлотському проспекту від його перетину з Брест-Литовським шосе (проспектом Перемоги) до Чоколівського селища (район нинішньої Севастопольської площі)¹⁷. Згідно з новим проектом, передбачалося провести нову лінію по Великій вулиці, з'єднавши її на Солом'янській площі з непрацюючою Кадетською лінією, і відкрити рух до Чоколівського селища. Реалізована була лише перша частина цього плану. Будівництво лінії на Солом'янку обійшлося приблизно в 20 000 рублів золотом¹⁸. Відкрити новий маршрут спочатку передбачалося 7 листопада, приурочивши цю подію до річниці революції, однак в останній момент, «в виду того, что в день празднования 6-ой годовщины октябрьской революции все трудящиеся будут заняты на торжествах», церемонію було перенесено на 11 листопада¹⁹. Реальна причина перенесення, ймовірно, була іншою, оскільки 11 листопада було оголошено про відкладення відкриття ще на два дні²⁰. Нарешті, 13 листопада «відбулося велике свято Київського пролетаріату – відкриття трамвайної лінії на Соломенку». На ріг вулиць Толстого та Жиланської прибули «перші особи» Київщини (голова Губвиконкому Гринько, голова Губпрофради Смолянський), члени Київради та представники партійних і робітничих організацій. Товариш Гринько під звуки «Інтернаціоналу» перерізав стрічку, і трамвайні вагони пішли на Солом'янку, де, в свою чергу, відбувся урочистий мітинг²¹.

Ідеологічна складова в роботі київського трамвая в 1920-ті роки була, безумовно, помітною. Будь-які серйозні досягнення подавалися як «перемоги на трудовому фронті», демонстрація переваг соціалістичного ладу, і супроводжувалися відповідною риторикою. Так, у серпні 1922 року відбулося урочисте відкриття Лук'янівського парку. «Праздничное настроение создается оркестром <...> – повідомляв кореспондент газети «Пролетарская правда». – В группах рабочих – оживленные разговоры. <...> Около рампы появляется крепкий приземистый, скромно одетый рабочий Ларкин. <...> Он подчеркивает, что только Советская власть дает возможность торжествовать рабочим, а открытие снова парка характеризует, как собиране трамвайных рабочих в одну семью»²². За однією з версій, у наступному 1923 році двоє передових робітників цього парку були відряджені до Москви для зустрічі з В. І. Леніним, на якій останній дав згоду на перейменування парку на свою честь²³. Достеменно відомо, що перейменування Лук'янівського трамвайного парку на парк імені Леніна було затверджено губвиконкомом в червні 1923 року²⁴.

«Ідеологічно витриманими» іменами в той самий період були названі й усі інші трамвайні парки. Васильківський парк став парком імені Домбаля²⁵ (на честь польського революціонера, пізніше радянського партійного діяча Томаша Домбаля), його ж ім'я було присвоєно Головним

трамвайним майстерням. Троїцький трамвайний парк на Куренівці був перейменований на парк імені Зінов'єва²⁶. У жовтні 1923 року відбулося урочисте відкриття останнього парку на правому березі, що доти не працював – Кузнечного. Представник райпарткому (тобто районного комітету вже єдиної на той момент партії), що виступив на церемонії, «з'ясовує, чому виникло бажання у робітників відчинити парк імені Шевченка. Шевченко все своє життя боровся за ті ідеали, яких досягнуто лиш тепер»²⁷. (Це трамвайне депо вже в наш час перемістилося з центру міста на околицю, назва ж його збереглася донині.) Лівобережний трамвайний парк, який обслуговував Дарницьку мототрамвайну лінію, пізніше став парком імені Фрунзе²⁸. Нарешті, Святошинський трамвай, що в липні 1923 року ще був окремим підприємством, був названий Трамваєм імені Калініна. Відповідний «ідеологічний супровід» був озвучений на засіданні партосередку підприємства: «<...> мы переименовали Свят. Трамвай в Трамвай им. Калинина не от того, что тов. Калинин наш вождь [Михайло Калінін був Головою ЦВК СРСР, тобто номінальним головою радянської держави. – С. М.], а оттого, что он сам вышел из толщи рабочей массы, – он сам токарь Петроградского завода»²⁹.

Влітку 1923 року в Головних трамвайних майстернях пройшла кампанія з передплати на газету «Пролетарская правда», під девізом «Даешь 100 процентов подписчиков» (щоправда, реальні цифри були набагато нижче)³⁰. У березні 1924 року там же відбулися «октябрини» (що замінили собою хрестини); новонародженого сина працівника майстерень урочисто назвали Володимиром – на честь В. І. Леніна³¹. У грудні 1923 року працівники трамвайних парків брали участь у кампанії збору коштів на користь Міжнародної організації допомоги борцям революції (МОДР), що відповідним чином висвітлювалося в пресі³². Однак аналіз змісту подібних повідомлень показує, що ідеологія в даному випадку грала роль не більш ніж «надбудови». Важливі для суті справи рішення приймалися, виходячи з цілком прагматичних міркувань, у першу чергу рентабельності. Отже, основну увагу слід приділити економічному аспекту функціонування київського трамвая в розглянутий період.

Будучи високоприбутковим підприємством до революції, трамвай, з огляду на різке збільшення експлуатаційних витрат у період кризи, починаючи з 1917 року приносив збиток. У 1920–1921 роках, коли і трамвайне підприємство ледь функціонувало, і на загальнодержавному рівні, в умовах «воєнного комунізму», осмисленої монетарної політики не проводилося, аналізувати фінансові результати експлуатації трамвая має мало сенсу. Уявлення про прибутковість підприємства в наступні роки дає наступна таблиця (цифри вказано в рублях 1924 року).

Доходи й витрати київського комунального трамвая з 1922 по 1930 рік³³

Рік	Дохід, тис. руб.	Витрати, тис. руб.	Прибуток, тис. руб.	Прибуток, % від витрат
1922 (до 30.09)	531	513	18	3,5
1922/23	805	888	-83	-9,3
1923/24	2679	2084	595	28,6
1924/25	3931	3072	859	28,0
1925/26	5448	4177	1271	30,4
1926/27	5987	5034	953	18,9
1927/28	6567	5141	1426	27,7
1928/29	7714	6481	1233	19,0
1929/30	11721	7214	4507	62,4

Бачимо, таким чином, що після незначного прибутку за перший неповний рік відновного періоду підприємство знову стало збитковим, хоча й у невеликій мірі. Причини збитковості були проаналізовані тоді ж, у вересні 1923 року. За пасажиропотоком цей рік приблизно відповідав 1897 року (15,0 млн і 16,7 млн пасажирів, відповідно); схожими були і цифри доходу, у

порівнянних грошових одиницях, тоді як витрата в 1923 році була майже вдвічі більше від 1897 року. Основною причиною цього була менша ефективність роботи вагонів. Трамваї ходили повільніше, ніж до революції (відтак для перевезення такого самого числа пасажирів було потрібно більше вагонів), але при цьому споживали більше електроенергії (значна частина якої губилася через поганий стан електромережі); сама ж електроенергія була приблизно вчетверо дорожче, ніж раніше. Було відзначено, що єдиний спосіб позбутися від збитку – підвищення наповнення вагонів³⁴.

Протягом 1922/23 бюджетного року наповнення вагонів варіювалося від 24,8% (лютий 1923 року) до 56,3% (жовтень 1922 року)³⁵. Як уже зазначено, однією з причин такого низького показника був непомірно високий для небагатих верств населення трамвайний тариф. Зростання доходів населення часто не встигало за зростанням тарифів.

Розглянемо еволюцію київських трамвайних тарифів в обговорюваний період. У листопаді 1918 року було скасовано поділ маршрутів на тарифні дільниці і встановлено єдиний тариф (виняток становили Дачна лінія, проїзд якою був дорожче, і Михайлівський узвіз, проїзд яким був дешевше). Така реформа пояснювалася, по-перше, бажанням стимулювати пасажирів зменшити число поїздок на короткі відстані і тим самим розвантажити вагони; по-друге, тим, що при тодішньому переповненні вагонів багато пасажирів у будь-якому випадку брали квитки тільки на одну дільницю³⁶. Окремі тарифи існували на Святошинському трамваї. Нижче наведена вся відома на даний момент (неповна) інформація³⁷ про київські трамвайні тарифи в 1920–1921 роках (тут і в наступних таблицях прочерк означає, що відповідного тарифу не існувало, порожня графа – що немає відомостей).

Трамвайні тарифи в 1920–1921 роках (в рублях 1921 р.)

Дата введення	Міські лінії	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай
02.04.1920 ³⁸	10	—		
01.08.1920	30	60	10	
12.1920 ³⁹				75
24.05.1921 ⁴⁰	500	1000	200	750
07.1921 ⁴¹		1500		
16.08.1921	1000	3000	300	2000
10.1921 ⁴²	1500	4000	400	3000
01.11.1921	2000	5000	400	4000
01.12.1921 ⁴³	5000	10 000	1000	8000

Як видно зі збережених документів, тарифна політика трамвая, як і інших комунальних підприємств, мала на меті підтримувати його беззбиткове функціонування. Приміром, у травні 1921 року комунальний відділ повідомляв у Губревком: «выработанные [коммунальными] Предприятиями в свое время тарифы являются ныне совершенно нежизненными, неудовлетворяющими обстоятельствам времени и своему назначению – доставляют Управлению Предприятиями необходимое количество денежных знаков...» У поданні містилася пропозиція підвищити трамвайні тарифи на міських, Дачній лініях, Михайлівському узвозі та Святошинському трамваї до 800, 1500, 250 і 1200 рублів, відповідно⁴⁴. Чи була ця пропозиція реалізована, невідомо. Остаточна беззбитковість була досягнута, як ми бачили вище, лише в 1923 році (для міського трамвая; Святошинський трамвай самоокуповувався і в 1921 році⁴⁵), але сама постановка питання являє собою принципову особливість даного періоду в порівнянні, скажімо, з періодом гіперінфляції 1991–1996 років. У наш час міський транспорт є плановозбитковим, і завдання його прибуткового функціонування не ставиться. Тому в 1990-х роках траплялися періоди, коли київський транспорт, по відношенню до середньої зарплати, був

винятково дешевим. У 1920-і роки таких періодів не було, наскільки можна судити за даними, що дійшли до нас. У серпні 1921 року, у відповідь на численні звернення, було впроваджено безкоштовний проїзд на трамваї для робітників, що їхали на роботу і назад⁴⁶ (вочевидь, така практика проіснувала недовго). З іншого боку, трамвайні квитки час від часу обкладалися додатковими зборами. Так, з 17 листопада 1921 року Губкомунвідділ задовольнив клопотання профспілки Робкомгоспу про підвищення тарифу строком на тиждень – по 500 рублів за квиток на всіх лініях і на 100 рублів на Михайлівському узвозі, для збору коштів на користь голодуючих⁴⁷.

У 1922 році була проведена перша з двох деномінацій цього періоду: 1 рубль 1922 року був прирівняний до 10 000 рублів 1921 року. Система тарифоутворення в тому році не змінювалася, за винятком того, що з початком руху по Глибочицькій лінії на ній було встановлено особливий тариф, що перевищував загальноміський у різні періоди на 25–50%.

Трамвайні тарифи в 1922 році (в рублях 1922 р.)⁴⁸

Дата введення	Міські лінії	Глибочицька лінія	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай
20.01.1922	0,50	—		0,20	
15.02.1922	1,00	—	2,00	0,20	2,50 ⁴⁹
22.02.1922	1,10	—	2,10	0,30	
05.03.1922	1,50	—	4,00	0,30	
12.03.1922	1,50	—	4,00	0,50	
15.03.1922	2,00	—	6,00	0,50	
01.04.1922	5,00	—	10	2,00	8,00 ⁵⁰
12.04.1922	10	15	20	3,00	
01.05.1922	10	15	30	3,00	25
12.05.1922 (або 07.05.1922 ⁵¹)	15	20	50	5,00	25
15.07.1922	20	25	60	10	
01.09.1922	25	30	75	10	
01.10.1922	30	40	100	15	
15.10.1922	35	50	120	15	
01.11.1922	45	65	150	20	
15.11.1922	50	70	150	20	
01.12.1922	70	100	250	30	
15.12.1922	100	150	300	50	

У 1923 році була проведена друга деномінація: 1 рубль 1923 року був прирівняний до 100 рублів 1922 року, тобто до 1 млн рублів 1921 року. З 5 січня того ж року змінилася тарифна система київського трамвая: були знову введені тарифні дільниці. (У квітні-травні ціна двохдільничних квитків була різною на різних лініях: нижча – на маршрутах № 2 і 4, вища – на маршрутах № 1 та 16.).

Трамвайні тарифи в 1923 році (в рублях 1923 р.)^{52, 53}

Дата введення	1 дільниця	2 дільниці	3 дільниці	Дачна лінія	Михайлівський узвіз	Святошинський трамвай (1 / 2 дільниці)
05.01.1923	1,00	1,50	—	3,00	0,50	1,50 / 2,50
17.01.1923	1,50	2,00	—	4,00	0,50	
01.04.1923	2,00	2,50 / 3,00	—	5,00	1,00	
01.05.1923	2,50	3,00 / 4,00	—	5,00	1,00	
20.05.1923	3,00	5,00	—	5,00	1,50	
15.06.1923	4,00	6,00	—	6,00	2,00	
01.07.1923	5,00	8,00	—	10	2,50	7 / 12
15.07.1923	7,00	10	—	15	3,00	
01.08.1923	10	15	20	20	5,00	10 / 15
01.09.1923	15	20	30	25	5,00	
15.09.1923	20	30	40	30	10	
01.10.1923	25	40	50	40	15	
08.10.1923	30	50	60	50	20	
01.11.1923 ⁵⁴	40	60				
08.12.1923	125	200	250	200	75	

Як бачимо з вищенаведеної таблиці, навесні 1923 року (з січня по квітень) темпи інфляції дещо знизилися, що спричинило уповільнення темпів зростання трамвайних тарифів. Однак, починаючи з червня, тарифи знову, як і наприкінці 1922 року, переглядалися два рази на місяць (зауважимо, що, приміром, у серпні-вересні 1923 року тарифи на інші комунальні послуги – електрику, воду, каналізацію – змінювалися раз на тиждень). Як і раніше, до тарифів могли додаватися збори: так, з 4 по 10 вересня до вартості всіх трамвайних квитків додавалося по 5 рублів, до вартості квитка на Михайлівський узвіз – 1 рубль на користь Губернського комітету допомоги матері-пролетарці⁵⁵.

Темп зростання трамвайних тарифів у розглянутий період у цілому відповідав темпу інфляції. Про це свідчить те, що тарифи, виражені в так званих «товарних рублях» (умовних одиницях, курс яких по відношенню до реального рубля розраховувався, виходячи з індексу цін), варіювалися не дуже значно. Наприклад, тариф на проїзд однієї дільниці в 1922/23 фінансовому році коливався від 3,75 до 6,39 товарних копійок; двох дільниць – від 5,74 до 8,77; трьох – від 9,47 до 11,88⁵⁶, що приблизно співпадало з довоєнними тарифами (5, 8 і 11 копійок, відповідно).

Остання грошова реформа у розглянутий період була проведена навесні 1924 року: нова тверда валюта, «золотий рубль», була прирівняна до 50 000 рублів 1923 року (тобто 50 млрд рублів 1921 року). У березні того ж року було встановлено трамвайний тариф у твердій валюті: 10, 15 і 20 копійок за одну, дві й три дільниці відповідно, 5 копійок на Михайлівському узвозі. 1 жовтня 1925 року тарифи було знижено. Проїзд від однієї до шести дільниць тепер коштував, відповідно, 8, 14, 18, 26, 32, 36 копійок (п'ять дільниць існувало на лінії від Бессарабки до Святошина, шість – від Червоної площі до Пущі-Водиці). Проїзд на Дарницькому трамваї, від Поштової площі до Дарниці або до Броварів, коштував 20 копійок⁵⁷.

Крім цих основних тарифів, існували різного роду пільгові тарифи. Повне їх перерахування виходить за рамки даного дослідження; обмежимося найбільш типовими прикладами. Починаючи з 1 січня 1923 року, через Губпрофраду було розподілено 4000 пільгових посвідчень з фотокартками, що давали право на знижку в розмірі 50%⁵⁸. Через кілька місяців ця

пільга була поширена на всіх членів профспілки, відтак число пільгових пасажирів зросло з 10% до 25%⁵⁹. Починаючи з жовтня 1925 року, будь-який пасажир міг отримати знижку 10%, придбавши в квитковому відділі Київського комунального трамвая абонементну книжку на 50 квитків. Нарешті, не пізніше вересня 1923 року з'явилися місячні проїзні квитки, також з фотографією; вартість такого квитка у вересні становила 1500 рублів, тобто сто квитків на одну дільницю, за тарифом на початок місяця⁶⁰.

Стабілізація фінансового становища підприємства створила передумови для його подальшого розвитку. Так, 1 липня 1925 року було знову відкрито маршрут № 5⁶¹, невдала спроба запустити який була зроблена на два з половиною роки раніше. Тоді ж, влітку 1925 року, було відновлено лінію по Круглоуніверситетській вулиці, з Бессарабки на Липки (маршрут № 7) і пущено по ній пробний вагон⁶². Однак чи то з технічних, чи то з організаційних причин регулярний рух тоді так і не почався. Рух за маршрутом № 7 від Польової вулиці через бульвар Шевченка та Круглоуніверситетську до Різницької розпочався 2 листопада 1926 року⁶³.

Важливим етапом стало включення в міську мережу колишніх незалежних трамвайних ліній. Цих ліній було чотири: Святошинська, Кадетська, Деміївська та Дарницька⁶⁴. Рух Кадетською лінією, як уже згадувалося, після 1919 року не відновлювався. Найскладнішим у технічному відношенні було приєднання до загальної мережі Святошинського трамвая: він був вузькоколіїним, тож його мали перешити на широку колію. Відповідне рішення було ухвалено в серпні 1923 року (на Святошинській лінії на той момент працювало 4 моторних вагонів і стільки ж причіпних)⁶⁵. У вересні 1923 року вузьку колію було з'єднано з широкою у Польової вулиці⁶⁶ (трамвайна колія, що перетинала по діагоналі нинішній проспект Перемоги, існувала аж до 1978 року), після чого приступили до перешивки. До 7 листопада широка колія була доведена до депо Святошинського трамвая⁶⁷ (за нинішньою станцією метро «Нивки»), а вузьку колію остаточно ліквідовано 1924 року⁶⁸.

Дарницький (Слободський) мототрамвай до 1920 року перетинав Дніпро Ланцюговим (Миколаївським) мостом, який був зруйнований польською армією при відступі з Києва. Таким чином, відновлення цієї лінії було обумовлено відновленням мосту. Новий міст (який отримав ім'я Євгенії Бош) було відкрито 10 травня 1925 року, і в той самий день відновилася експлуатація мототрамвайної лінії Поштова площа – Передмостова слобідка (нинішній Гідропарк) – Микільська слобідка – Дарниця⁶⁹. Лінію від Поштової площі через міст до Микільської слобідки було електрифіковано роком пізніше, і з 16 вересня 1926 року тут розпочався рух електричних вагонів, що дозволило зменшити тривалість оборотного рейсу приблизно на чверть⁷⁰. 20 листопада 1926 року було відкрито рух по новій гілці мототрамвая від Микільської слобідки до Броварів⁷¹. І електрична, і мототрамвайна ділянки (лінію за Микільською Слобідкою було електрифіковано лише в середині 1930-х років) входили до загальної маршрутної системи: станом на 1927 рік існували маршрути № 14 (Поштова площа – Микільська слобідка), № 15 (Микільська слобідка – Дарниця), № 16 (Микільська слобідка – Бровари)⁷².

Для приєднання Деміївського трамвая до загальноміської мережі необхідно було влаштувати перетин трамвайної лінії із залізницею. Плани продовження маршруту № 1 на Сталінку (як тоді називалася Деміївка) існували не пізніше літа 1925 року⁷³. Розглядалося кілька варіантів її трасування; в результаті нова лінія була побудована як відгалуження від існуючої лінії по Червоноармійській (Великій Васильківській), пройшла вулицями Діловою, Бульйонською (Казимира Малевича), перетнула залізницю під насипом у Байкового моста і Берлізовими городами вийшла до початку Сталінки, з'єднавшись з колишньою лінією Деміївського трамвая, що не діяла з 1919 року. Побудова нової лінії обійшлася в 90 000 рублів⁷⁴. Рух новим маршрутом «А», від Червоної площі, через вулицю Воровського (Хрещатик), Червоноармійську і по новій лінії на Сталінку, до нинішньої Голосіївської площі, розпочався 10 жовтня 1926 року⁷⁵. Цього разу, як повідомляли газети: «Без эффектов, без шума и помпы был пущен первый вагон на Сталинку – соединен этот район с городом. Не было официального торжества, но торжественную встречу, теплый прием оказали сталинцы дорогому гостю – первому вагону». На новий маршрут вийшло 12 вагонів, знятих з основного на той момент трамвайного маршруту № 1, який значною мірою дублювався нововідкритим маршрутом: на «одиноці», таким чином, замість 21 вагонів залишилося 9⁷⁶. Проте з нового 1927 року маршрут «А» був перенаправлений: замість вулиць Воровського й Революції (Сагайдачного) він став ходити

на Поділ через вулицю П'ятакова, Євбаз (площу Перемоги) і Глибочицю, отримавши номер 10⁷⁷. (Майже в такій самій конфігурації, під номером 9, цей же маршрут існував до 1996 року.)

Свого роду символічний підсумок відновленню київської трамвайної мережі за попереднє п'ятиріччя було підбито в кінці 1926 року, шляхом перенумерації маршрутів. За старою нумерацією в Києві було 22 трамвайних маршрути. Нових маршрутів стало 17: з № 1 по № 16 і один, кільцевий, під номером 0, від Червоної площі через Глибочицю, Євбаз, вулицю П'ятакова, Воровського, Революції до Червоної площі⁷⁸. Усуненням прогалін в нумерації було фактично зафіксовано, що деякі старі лінії (до Андріївської церкви, по нижній частині Володимирської вулиці, по Межигірській вулиці, Лук'янівсько-Кирилівська, Звіринецька лінії) відновленню не підлягають. На 1927 рік в місті було 98,1 км трамвайних колій, вуличним протягом 180,2 км одиночного шляху, що перевищувало показники 1913 року (82,2 км і 172,2 км, відповідно; слід, однак, мати на увазі, що до останніх цифр не входять Святошинський, Деміївський і Дарницький трамваї. З їх урахуванням цифра 1913 року перевищує цифру 1927-го)⁷⁹. За 1926/27 бюджетний рік трамваєм (з урахуванням мототрамвая) було перевезено 60,6 млн пасажирів, що проїхали 82,9 млн тарифних дільниць – це приблизно відповідало рівню 1912 року. Рухомий склад включав 180 справних вагонів (71 пульманівський, 89 одиночних моторних, 20 причіпних); всі ці вагони були дореволюційної побудови (поставки нових вагонів почалися в 1927/28 бюджетному році)⁸⁰.

Отже, періодом відновлення київського трамвайного господарства після глибокої кризи і «дна» 1920–1921 років є сенс вважати роки з 1922-го по 1927. За цей час підприємство пройшло шлях від майже повної відсутності пасажирських перевезень до наявності повноцінної трамвайної мережі, що в цілому (хоча і не без проблем) задовольняла транспортним потребам як центру міста, так і околиць. Основним досягненням першої частини відновного періоду, до 1924 року, було налагодження позитивного зворотного зв'язку (відновлення рухомого складу – зростання пасажиропотоку – зростання доходів – відновлення рухомого складу); основною проблемою – тривала економічна нестабільність, зокрема гіперінфляція. Прагнення до самоокупності підприємства викликало необхідність постійного підвищення тарифів, що заважало подальшому розширенню мережі через обмежений платоспроможний попит. Нормалізація фінансової ситуації по завершенні грошової реформи в 1924 році дозволила підприємству стати стабільно беззбитковим, завершити інтеграцію колишніх незалежних ліній трамвая до загальної системи й закласти основу для подальшого зростання. До 1927 року, коли була сформована нова маршрутна мережа, київський трамвай за основними кількісними показниками наблизився до рівня 1913 року, хоча ще не перевищив його.

Ідеологічна складова даного періоду, що складалася в активному побудові суспільства диктатури пролетаріату, знайшла певне відображення в роботі київського трамвая, проте в основному декларативного характеру. На тлі заяв про пріоритет інтересів робітників, «ідеологічно витриманого» перейменування трамвайних парків і різного роду масових заходів, що мали на меті підкреслити неухильне дотримання «єдино правильного» курсу, основним пріоритетом залишалось налагодження та підтримка нормальної роботи підприємства.

¹ Борисенко М. Житло та побут міського населення України у 20–30-х роках ХХ століття. 2-е вид. – К., 2013. – С. 3.

² Машкевич С. Київський трамвай у роки кризи (1918–1921 рр.) // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 43. – С. 96–106.

³ Киевский трамвай за сорок лет (1892–1932). – К., 1933. – С. 32.

⁴ ДАКО. – Ф. Р-432. – Оп. 2. – Спр. 447. – Арк. 1–49.

⁵ Киевский трамвай за сорок лет (1892–1932). – К., 1933. – С. 33.

⁶ Пролетарская правда. – 5 мая 1922.

⁷ Там само. – 11 мая 1922.

⁸ ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 1–1об.

⁹ Там само. – Л. 2–3.

¹⁰ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 37. – Арк. 9.

- ¹¹ ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 1–1об.
- ¹² Там само. – Л. 4–4об.
- ¹³ Пролетарская правда. – 21 октября 1922.
- ¹⁴ Там само. – 29 июля 1923.
- ¹⁵ ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 2, 7.
- ¹⁶ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 37. – Арк. 21.
- ¹⁷ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. – 2014. – № 2. – С. 15–27.
- ¹⁸ Пролетарская правда. – 9 июня 1923.
- ¹⁹ Там само. – 6 ноября 1923.
- ²⁰ Більшовик. – 11 листопада 1923.
- ²¹ Там само. – 14 листопада 1923.
- ²² Пролетарская правда. – 6 августа 1922.
- ²³ <http://www.mashke.org/kiyevtram/publications/lukyanovka-110/lukyanovka-110-3.html>
- ²⁴ Пролетарская правда. – 23 июня 1923.
- ²⁵ Більшовик. – 5 квітня 1924.
- ²⁶ Пролетарская правда. – 7 июня 1923.
- ²⁷ Більшовик. – 23 жовтня 1923.
- ²⁸ Киевский пролетарий. – 4 декабря 1927.
- ²⁹ Пролетарская правда. – 20 июля 1923.
- ³⁰ Там само. – 31 июля 1923.
- ³¹ Більшовик. – 4 березня 1924.
- ³² Там само. – 15 грудня 1923.
- ³³ Киевский трамвай за сорок лет (1892–1932). – К., 1933. – С. 150.
- ³⁴ Пролетарская правда. – 19 сентября 1923.
- ³⁵ ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 6.
- ³⁶ Машкевич С. Київський трамвай у роки кризи (1918–1921 рр.) // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 43. – С. 98.
- ³⁷ Пещеренко П. Билет на киевский трамвай. – К., 2009. – С. 87–89.
- ³⁸ Боротьба. – 2 квітня 1920.
- ³⁹ Hoover Institution Archives. – Nicolaevsky Collection. – Box 202. – Folder 6. – P. 30.
- ⁴⁰ ДАКО. – Ф. Р-111. – Оп. 1. – Спр. 21. – Арк. 12.
- ⁴¹ Киевский пролетарий. – 12 июля 1921.
- ⁴² ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп. 1. – Спр. 757. – Арк. 31, 34.
- ⁴³ ДАКО. – Ф. Р-111. – Оп. 1. – Спр. 21. – Арк. 35.
- ⁴⁴ Там само. – Арк. 11зв.
- ⁴⁵ ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп. 1. – Спр. 757. – Арк. 34.
- ⁴⁶ Вісті київського губвиконкому. – 5 серпня 1921.
- ⁴⁷ ДАКО. – Ф. Р-111. – Оп. 1. – Спр. 21. – Арк. 33зв.
- ⁴⁸ Пещеренко П. Вказ. праця. – С. 89.
- ⁴⁹ ЦДАВО. – Ф. 5. – Оп. 1. – Спр. 2669. – Арк. 9зв.
- ⁵⁰ Там само. – Арк. 10зв.
- ⁵¹ Пролетарская правда. – 5 мая 1922.
- ⁵² ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 5об.
- ⁵³ Пещеренко П. Вказ. праця. – С. 90–92.
- ⁵⁴ Пролетарская правда. – 31 октября 1923.
- ⁵⁵ Вестник киевского губисполкома. – 6 сентября, 13 сентября 1923.
- ⁵⁶ ГАРФ. – Ф. Р4041. – Оп. 2. – Д. 621. – Л. 5об.
- ⁵⁷ Пещеренко П. Вказ. праця. – С. 92–94.

- ⁵⁸ Пролетарская правда. – 21 декабря 1922.
- ⁵⁹ Там само. – 28 сентября 1923.
- ⁶⁰ Вестник киевского губисполкома. – 1 сентября 1923.
- ⁶¹ Киевский пролетарий. – 2 июля 1925.
- ⁶² Пролетарська правда. – 18 серпня 1926.
- ⁶³ Там само. – 31 жовтня 1926.
- ⁶⁴ Машкевич С. К истории пригородных линий киевского трамвая // Збірник наукових праць міжнародної конференції «Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки». – Київ, 13 квітня 2013 року. – С.100–103.
- ⁶⁵ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 37. – Арк. 9–9зв.
- ⁶⁶ Пролетарская правда. – 31 октября 1923.
- ⁶⁷ Там само. – 6 ноября 1923.
- ⁶⁸ Киевский трамвай за сорок лет (1892–1932). – К., 1933. – С. 46.
- ⁶⁹ Більшовик. – 10 травня 1925.
- ⁷⁰ Пролетарська правда. – 16 вересня 1926.
- ⁷¹ Киевский пролетарий. – 20 ноября 1926.
- ⁷² Там само. – 31 декабря 1926.
- ⁷³ Киевский пролетарий. – 23 июля 1925.
- ⁷⁴ Там само. – 6 октября 1926.
- ⁷⁵ Там само. – 10 октября 1926.
- ⁷⁶ Там само. – 12 октября 1926.
- ⁷⁷ Пролетарська правда. – 23 грудня 1926.
- ⁷⁸ Киевский пролетарий. – 31 декабря 1926.
- ⁷⁹ Киевский трамвай за сорок лет (1892–1932). – К., 1933. – С. 39, 46.
- ⁸⁰ Там само. – С. 71, 122.

Рассказывается о работе киевского трамвайного предприятия (Коммунального трамвая) в период его восстановления после глубокого кризиса, с 1922 по 1927 год. За эти годы удалось преодолеть последствия экономического кризиса, добиться финансовой стабильности предприятия, сформировать новую маршрутную сеть и заложить основу для дальнейшего развития. Отмечается роль идеологического фактора в функционировании предприятия.

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, восстановление.

The subject of this article is the activity of the Kiev tram enterprise (Communal tram) during its recovery from a deep crisis, from 1922 through 1927. During those years it has become possible to overcome the consequences of an economic crisis and to make the enterprise financially stable, to put together a new route network and to lay the foundation for further development. The role of the ideological factor in the functioning of the enterprise is elucidated.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, restoration.