

КИЇВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ У 1930-І РОКИ

Розповідається про роботу київського міського електротранспорту в 1930-і роки. Трамвайна мережа в цей період поступово еволюціонувала: за десятиліття її розміри дещо зросли, проте відбулася й перша планова ліквідація центральних трамвайних ліній. Докладно описується відкриття тролейбусного руху в Києві, робиться висновок про відсутність продуманого проекту побудови тролейбусної мережі. Особлива увага приділяється питанню про вплив репресій другої половини 1930-х років на київське транспортне підприємство.

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, тролейбус, 1930-і роки.

У попередній публікації¹ ми розглядали еволюцію київського трамвая у відновний період 1920-х років. До кінця цього десятиліття кількісні показники трамвайного підприємства наблизилися до довоєнного рівня, що дозволяє говорити про завершення відновлення трамвайної мережі та перехід до поступального розвитку, що був перерваний війною й революцією.

Стабілізація підприємства міського транспорту в одному з міст – це, звичайно, невеликий елемент набагато загальнішої картини. 1920-і роки в СРСР характеризувалися як економічними експериментами (найбільш значний з яких – непу), так і ще не цілком усталеною політичною лінією керівництва (аж до 1927 року у ВКП (б) активно діяла внутрішньопартійна опозиція). Згорання непу, розгром опозиції, колективізація, прийняття в 1928 році першого п'ятирічного плану дозволяють говорити про початок, у масштабах країни, того, що радянський лідер Йосип Сталін у 1930 році, на XVI партійному з'їзді, назвав «развернутим наступлением социализма по всему фронту». Шлях розвитку був обраний остаточно й більше не міг піддаватися сумнівам. Природно, що перехід до цієї стадії стався саме тоді, коли в більшості галузей економіки було подолано післявоєнні труднощі і позначилася можливість регулярної еволюції.

У цій статті розглядається розвиток київського міського електротранспорту з кінця 1920-х до 1941 року. До середини 1920-х років, виключаючи короткий період роботи автобусів у 1913–1914 роках², єдиним видом міського транспорту в Києві був трамвай. У грудні 1925 року знову з'явилися автобуси³, які не грали, однак, великої ролі в транспортній структурі в період, що розглядається. У листопаді 1935 року було організовано тролейбусне сполучення; його частка в загальному обсязі пасажирських перевезень також була незначна (у порівнянні з трамваем), проте окремий інтерес становить те, як саме й чому з'явилися в Києві тролейбуси. Це обумовлює вибір предмета нашого дослідження. Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Державного архіву Київської області (ДАКО), Архіву Президента Російської Федерації (АП РФ), періодичні видання та преса 1920–30-х років.

Природною межею між «відновним» і «еволюційним» періодами в розвитку трамвайного підприємства є початок оновлення його рухомого складу. До 1927 року всі київські трамвайні вагони були дореволюційного виробництва. Парк налічував загалом 225 вагонів, з яких вдалося відновити 180; подальший розвиток трамвайного сполучення стримувався їх нестачею. Ще в 1925 році (за іншими відомостями – у 1924 році⁴) Київський окружний відділ комунального господарства замовив на миколаївському вагонобудівному заводі ім. Хосе Марті двадцять вагонів для київського трамвая. Перший з цих вагонів, що отримав в Києві номер 801, був доставлений лише в серпні 1927 року і спрямований на маршрут № 5 (частина якого проходила вулицею Свердлова (Прорізною), з крутим ухилом)⁵. У київських Головних трамвайних майстернях імені Домбаля (згодом Київський завод електротранспорту ім. Дзержинського, на нинішній Либідській площі; Томаш Домбаль (1890–1937) – польський революціонер, радян-

ський партійний діяч) залишилися незадоволені новим вагоном, відзначивши його конструктивні недоліки⁶. У наступних вагонах цієї партії частину недоліків було усунуто⁷; до весни 1928 року надійшла вся партія (вагони № 801–820)⁸, але на цьому співпраця з миколаївським заводом закінчилася. У наступні роки вагони для Києва вироблялися в самому Києві, у Головних майстернях імені Домбалья (у 1931 році, після реконструкції, перейменовані на завод імені Домбалья). З 1928 по 1932 рік майстерні поставили для київського трамвая 80 одиночних вагонів (№ 821–900), 65 причіпних і 6 пульманівських (крім цього, понад сто вагонів було вироблено для інших міст). Таким чином, у 1930 році в експлуатації було 228 вагонів – більше довоєнної кількості; у 1932 році – 299 вагонів⁹. Всього з 1928 по 1941 рік київський завод побудував для Києва близько 300 трамвайних вагонів¹⁰.

Поповнення рухомого складу дозволило задовольнити зростаючий попит на перевезення трамваем. Якщо в довоєнні роки й наприкінці 1920-х років приріст числа пасажирів від року до року не перевищував 15%, то за перше півріччя 1929/30 господарського року (тобто з жовтня 1929 по березень 1930 року) приріст порівняно з відповідним періодом минулого року склав 38%¹¹. Трамвай обслуговував зростаючий пасажиропотік не тільки за рахунок збільшення числа випусків, а й завдяки використанню причепів. На основному маршруті № 1 (Червона (Контрактова) площа – Либідь, тобто трасою нинішньої 2-ї лінії метро) використовувалися дво- і навіть тривагонні поїзди; зі збільшенням числа причіпних вагонів їх стали застосовувати на далеких маршрутах № 6 (у Святошино), № 10 (на Сталінку, нинішню Деміївку), № 12 (до Пущі-Водиці), а також на маршруті № 4 (Міськрада (на нинішньому Майдані Незалежності) – кабельний завод), де причепа добре показали себе, незважаючи на значний ухил¹².

Маршрутна мережа київського трамвая, після приєднання до неї, у 1924–1926 роках, Святошинського трамвая, відновленого Дарницького мототрамвая й Деміївського трамвая, розвивалася повільніше, ніж у попередні роки. Ряд ліній дореволюційної побудови (Звіринецька, Межигірська, Лук'янівсько-Кирилівська, відрізок від площі Богдана Хмельницького (Софіївської) до Андріївської церкви, нижня частина лінії по Володимирській) через різні причин не було відновлено. Планів будівництва нових ліній не бракувало. Так, за планом другої п'ятирічки (1933–1937 роки) передбачалося збудувати 146 кілометрів нової одиночної колії (приріст на 78% порівняно з 1932 роком), а до 1940 року – ще 123 км одиночної колії¹³. Згідно з Генеральним планом розвитку Києва, вулична довжина колій до 1940 року мала зрости до 163,5 кілометрів. Передбачалася наявність восьми хордових маршрутів (наприклад, Куренівка – Чоколівка, Сирець – лівий берег, Катеринівка – Звіринець), чотирнадцяти радіальних маршрутів, що виходили б з трьох точок (Бессарабка, Сінна (Львівська) площа, Червона площа), а також ряду напівкільцевих маршрутів, що мали зв'язувати хорди й радіуси між собою. Особливістю мережі мали стати тунельні лінії: Бессарабка – міст імені Євгенії Бош, площа III Інтернаціоналу (Європейська) – Боричів тік, а також напівкільцева лінія від залізничного вокзалу до річкового вокзалу, причому передбачалося, що «остання буде першою чергою здійснення майбутнього метрополітенного кільця, яке охопить центральні райони міста»¹⁴.

Реальні результати, як це зазвичай і трапляється, виявилися вельми іншими. Нижченаведена таблиця характеризує динаміку розвитку київської трамвайної мережі з 1930 по 1941 рік¹⁵:

Рік	Вулична довжина колій, км	Протяжність одиночної колії, км
1930	102,1	189,9
1931	102,4	190,3
1932	102,4	191,1
1933	103,2	194,1
1934	107,3	197,7
1935	111,8	205,2

1936	113,7	208,9
1937	107,6	179,5
1938	107,6	179,6
1939	107,2	179,1
1940	110,2	185,2
1941	111,3	204,6

За розглянутий період було побудовано трамвайні лінії: до дезінфекційної станції (маршрут № 21, Дегтярівською вулицею; рух відкрито в 1933 році); на Теличку й Саперну Слобідку (маршрут № 17, рух відкрито 5 листопада 1935 року¹⁶); від Дарниці до ДВРЗ (маршрут № 24, рух відкрито в 1936 році). Такі повільні темпи будівництва згодом пояснювалися тим, що мала місце «хронічна нестача основних шляхових матеріалів»¹⁷. Темп зростання пасажиро-перевезень набагато перевищував темп розширення мережі. Так, у 1933 році трамвай перевіз 162 млн пасажирів, в 1938 році – 274 млн, тобто на 70% більше¹⁸.

Ще однією віхою в історії київського трамвая стала повна електрифікація його маршрутів. У 1912 році приватним підприємцем Валерієм Тимченком була побудована лінія Дарницького (Слобідського) трамвая, через Ланцюговий міст, на бензиновій тязі. Рух по цій лінії припинився в червні 1920 року, коли Ланцюговий міст було підірвано польськими військами, і був відновлений у травні 1925 року, через новий міст імені Євгенії Бош¹⁹. Лінію від Києва до Микільської слобідки було електрифіковано в серпні 1926 року²⁰, а 20 листопада того ж року відкрився мототрамвайний рух від Микільської слобідки до Броварів²¹. У 1933 році було електрифіковано ділянку від Микільської слобідки до Дарниці²². Нарешті, у листопаді 1934 року було електрифіковано лінію Микільська слобідка – Бровари. Мототрамвай, який жителі Лівобережжя жартома називали «примусом», остаточно припинив існування²³.

З технічних нововведень розглянутого періоду відзначимо також переведення трамвая з роликового струмознімача (штанги) на дугу, здійснений у кілька етапів у 1934–1935 роках²⁴, що підвищило надійність і значно зменшило кількість зупинок руху й аварій. З організаційних нововведень – запровадження з 23 липня 1933 року нічного руху на дев'яти маршрутах. Найбільший серед цих маршрутів інтервал руху вночі, на маршруті № 12 (Червона площа – Пуща-Водиця) становив 60 хвилин, найменший, на маршруті № 16 (Червона площа – площа III Інтернаціоналу) – 16 хвилин (!)²⁵. Дата припинення цього експерименту нам невідома.

Разом із тим, у 1934 році відбулося перше в історії Києва планове (не викликане війною або іншими подібними чинниками) постійне закриття трамвайних ліній (по Хрещатику та вулиці Леніна (Богдана Хмельницького), про що мова нижче).

Час від часу змінювалася конфігурація маршрутів на існуючій мережі, згідно з тим, як змінювалися пасажиропотоки та / або виникали міркування про доцільність тих чи інших маршрутів. Так, після зняття трамвая з Хрещатики, коли центральний маршрут № 1 було вкорочено до Бессарабки, було запроваджено новий маршрут № 17 Володимирський базар – підйом імені Іванова (фунікулер)²⁶. (Раніше цей же номер, 17, належав самому фунікулеру, який вважався окремим трамвайним маршрутом²⁷). Однак через кілька місяців визнали, що робити пересадку при прямуванні з Червоноармійської (Великої Васильківської) на вулицю Короленка (Володимирську) – яка тепер була «стрижнем» трамвайної системи в центрі – незручно для пасажирів. Тоді маршрут № 17 було скасовано, а № 1 – продовжено вулицею Короленка до Радянської (Михайлівської) площі²⁸. З 1 листопада 1935 року маршрут № 3 (пл. III Інтернаціоналу – Музейне містечко (Лавра)) було продовжено від площі III Інтернаціоналу до Червоної площі, що значно поліпшило транспортний зв'язок між Подолом і Печерськом. Одночасно було запроваджено додатковий маршрут на дарницькій лінії: Поштова площа – Передмостова слобідка (Гідропарк), що було викликано утворенням базару на Передмостовій слобідці²⁹. Вочевидь, цей маршрут був тимчасовим, позаяк інших відомостей про його функціонування немає.

У 1931 році зазнала суттєвих змін тарифна система київського трамвая. До цього оплата проїзду здійснювалася за системою тарифних дільниць, що існувала з 1891 року. Найкоротші

маршрути (№ 3, 4, 5 і деякі інші) склалися з двох ділянок кожен, найдовший (№ 12 до Пущі-Водиці, довжиною 19,2 кілометра) – з шести³⁰. Проїзд однієї ділянки коштував 10 копійок, двох – 15, трьох – 20 (для членів профспілки – 8, 14 і 18 копійок відповідно), але на деяких коротких маршрутах були так звані пільгові ділянки, проїзд у межах яких коштував 5 копійок (наприклад, Окрвиконком – адмінвідділ (Майдан Незалежності – Михайлівська площа), на маршрутах № 4 й 9). З 15 квітня 1931 року на більшості маршрутів було встановлено єдиний тариф – 15 копійок незалежно від відстані; тарифні ділянки збереглися тільки на найдовших маршрутах, зокрема, пуща-водицькому й святошинському³¹. Нова система, очевидно, заохочувала поїздки на далекі відстані, які тепер різко подешевшали – тоді як поїздка на мінімальну відстань подорожчала в півтора рази.

Структура трамвайного підприємства в розглянутий період зазнала деяких змін. Будучи приватним підприємством до 1918 року, трамвай був націоналізований радянською владою й отримав статус комунального підприємства (Комтрамвай). У 1920-х роках він був частиною Комбінату комунальних підприємств, не маючи таким чином ні фінансової, ні значною мірою організаційної самостійності. Досить зауважити, що контактна мережа трамвая перебувала у віданні електричного підприємства – окремого від Комтрамвая. Цю незручність було усунуто в 1926 році передачею контактної мережі до Комтрамвая. Доцільніше, однак, було виділити трамвай у повністю самостійну одиницю, незалежну від інших комунальних підприємств. Це й було зроблено в 1930 році, коли він був переведений у статус Комунального трамвайного тресту (скорочена назва залишилася колишньою – Комтрамвай)³². Основний капітал тресту «Комтрамвай» на 1 січня 1932 року становив 15,629 млн рублів³³.

Якісно новим етапом у розвитку транспортної системи Києва стало відкриття тролейбусного руху. Відзначимо, що перша пропозиція про побудову в Києві «безрейкового трамвая» – тобто тролейбуса – надійшла від лондонської фірми «Фінсбері» в 1914 році³⁴. Світова війна не дала цим планам здійснитися. Ідея тролейбуса в Києві отримала розвиток восени 1933 року, коли цей вид транспорту був пущений у Москві. На початку 1934 року професор Лев Грауерт, тодішній науковий консультант Київського трамвайного тресту, опублікував у журналі «Соціалістичний Київ» статтю, в якій обґрунтовував переваги тролейбуса перед трамваєм (маневреність, безшумність) та автобусом (екологічність, плавність ходу). Посилаючись, зокрема, на досвід Москви, Грауерт стверджував, що Києву, майбутній столиці УРСР, необхідно «вирішити позитивно питання про застосування цього нового виду транспорту»³⁵.

Столиця переїхала з Харкова до Києва влітку 1934 року. Це викликало сплеск активності з приведення центру міста в «належний» вигляд. Зокрема, з 1 серпня 1934 року припинився рух трамваїв вулицями Воровського (як тоді називався Хрещатик) і Леніна. Маршрути № 1 і 9 було вкорочено до Бессарабки (з обертанням по новозбудованій одноколінійній лінії на Пушкінській вулиці), № 2 – перенаправлено через Сінний базар і Велику Житомирську вулицю до Радянської площі (Майдану Незалежності)³⁶. Незабаром визнали, що настільки поспішне зняття цих трамвайних ліній – що розірвало, зокрема, зв'язок центру з вокзалом – було помилковим. Хоча маршрутами знятого трамвая пішли автобуси, їх провізної здатності було абсолютно недостатньо³⁷.

У березні 1935 року було оголошено, що восени цього ж року буде відкрито тролейбусне сполучення від площі III Інтернаціоналу вулицями Воровського та Леніна до вокзалу³⁸. Така траса виглядала б логічно, повністю покриваючи популярний колишній трамвайний маршрут № 2. Через декілька днів було повідомлено, що асигновано 700 000 рублів на покупку в Москві семи тролейбусів³⁹. Тимчасове тролейбусне депо передбачалося побудувати на березі Либеді біля вокзалу⁴⁰. Однак у серпні того ж року заступник директора трамвайного тресту Б. Левін у ще одній «програмній» статті «Перспективи тролейбусного руху в Києві», в черговий раз перелічивши переваги тролейбуса перед трамваєм, додав: «Маршрути, які повинні обслуговуватися в Києві тролейбусами, остаточно ще не визначені. Тролейбусний рух має на перших порах охопити деякі основні вулиці міста, за винятком центральної артерії – вул. Воровського, яка повинна залишитись вільною так від тролейбусного, як і від трамвайного руху»⁴¹. Одночасно, в кінці того ж місяця в газетній замітці було оголошено нову версію тролейбусної траси: площа III Інтернаціоналу – вул. Воровського (!) – Червоноармійська вул. – площа Толстого⁴².

З вищенаведеного випливає, що проект запровадження тролейбусного руху в Києві характеризується відсутністю продуманої стратегії й навіть конкретного плану. Проект цей можна було назвати «тролейбус заради тролейбуса»⁴³. Зрозуміло, досвід організації тролейбусного руху й обслуговування рухомого складу сталися в нагоді в подальшому (тролейбусна мережа Києва стала інтенсивно розвиватися після Другої світової війни, особливо в 1950–60-ті роки). Однак про суто транспортний аспект спочатку не подбали, і внесок тролейбуса в київську транспортну мережу аж до війни залишався мінімальним.

У вересні 1935 року було визначено термін відкриття тролейбусного руху – річниця Жовтневої революції, тобто 7 листопада; маршрут передбачався той самий, що й раніше: пл. III Інтернаціоналу – пл. Толстого⁴⁴. Така траса була якоюсь мірою логічною, позаяк частково компенсувала б зняття трамвая з Хрещатика. Наприкінці вересня зняли трамвайні рейки з останнього відрізка цієї наміченої траси – відрізка Червоноармійської вулиці між Бессарабкою й площею Толстого⁴⁵, а також з Пушкінської вулиці, де, таким чином, трамвайна лінія проіснувала трохи більше року. Маршрут № 9 пішов Володимирською вулицею і вниз до Радянської площі, ставши таким чином кільцевим (Радянська площа – Сінний базар – Галицький базар (пл. Перемоги) – вул. П'ятова (Саксаганського) – вул. Короленка – Радянська площа)⁴⁶. Незабаром цей маршрут був перенумерований в А (проти годинникової стрілки) і Б (за годинниковою)⁴⁷.

Але менш ніж за півтора місяці до пуску тролейбуса його майбутню трасу «розвернули» буквально на 180 градусів. Тепер новий транспорт мав піти від площі Толстого не вгору, а вниз, до заводу імені Домбала⁴⁸. Там само, біля заводу, було збудовано тролейбусне депо (згодом депо № 1; у 2008 році перенесено на житловий масив Теремки). Саме вибором місця для депо, ймовірно, був обумовлений остаточний вибір траси маршруту. Однак ця траса не покривала жодної ділянки раніше знятих трамвайних ліній, сама ж покривалася трамваем на 100%. Трамвайний трест почав був «опрацьовувати питання» про перенесення трамвайної лінії з Червоноармійської на сусідню Пролетарську вулицю (нині Антоновича)⁴⁹, але це здійснено не було (лінію цю було закрито в 1948 році).

У ніч на 3 листопада відбувся пробний рейс, а 5 листопада 1935 року о 17-й годині було урочисто відкрито тролейбусний рух у Києві. На маршрут вийшло чотири тролейбуси. Шлях від колишнього заводу імені Домбала, який напередодні свят «по ініціативі робітників, службовців і громадських організацій» було перейменовано на завод імені Дзержинського⁵⁰, до площі Толстого, із п'ятьма проміжними зупинками, займав 10 хвилин. Проїзд в один кінець коштував 25 копійок. Примітно, що з першого ж дня роботи нового транспорту з'явилися «вболівальники», які здійснювали поїздки не заради переміщення з однієї точки в іншу, а щоб прокотитися, як на своєрідному атракціоні⁵¹. Такого ж роду цікавість городян до транспортних нововведень мала місце й у 1891 році, коли в Києві з'явилася конка, й у 1892 році, коли був пущений електричний трамвай.

Були знову озвучені амбітні плани розвитку тролейбусного руху. Колишні ідеї про зміну ролей видів транспорту: трамвай – на периферії міста, тролейбус і автобус в центрі⁵² – було підтверджено. У найближчі роки передбачалося довести кількість трамвайних, тролейбусних та автобусних маршрутів до 31, 12 і понад 40, відповідно, з рухомим складом близько 1000 трамваїв, 180 тролейбусів і 500 автобусів⁵³. У реальності тролейбусний маршрут було продовжено до вокзалу (вулицею Леніна й бульваром Шевченка, як це передбачалося першим проектом) 2 червня 1936 року. Характерна деталь: між першим пробним рейсом новою лінією й першим рейсом нею ж з пасажирами минула одна година (!). Другий огляд траси було проведено вже після відкриття пасажирського руху. Третя черга, по Хрещатику від вулиці Леніна до площі III Інтернаціоналу, стала до ладу 5 жовтня 1937 року. Тоді вперше з'явилася тролейбусна маршрутна мережа: № 1 (завод Дзержинського – вокзал), № 2 (вокзал – пл. III Інтернаціоналу), № 3 (завод Дзержинського – пл. III Інтернаціоналу). У такому вигляді тролейбусна мережа проіснувала до вересня 1941 року (з 18 вересня 1940 року працював також маршрут № 4, пл. III Інтернаціоналу – пл. Толстого)⁵⁴.

Переїзд столиці до Києва безпосередньо спричинив ще одну невелику зміну в транспортній схемі. У зв'язку з будівництвом урядового центру (нинішній будинок МЗС України) 10 березня 1936 року трамвайний маршрут № 8 було вкорочено: замість верхньої станції фунікулера

його кінцевою стала Радянська площа. Таким чином, погіршився зв'язок трамвая з верхньою станцією фунікулера (який до революції становив єдиний з трамваєм маршрут). Планувалося подовжити цю лінію вулицею Жертв Революції (Трьохсвятительською) до Володимирської гірки⁵⁵, однак, наскільки відомо, це не було здійснено; після війни цю лінію було, навпаки, вкорочено до площі Богдана Хмельницького.

У розповіді про події 1930-х років навряд чи можливо пройти повз специфічну рису цього періоду. Саме на другу половину цього десятиліття припав пік т. зв. Великого терору, або сталінських репресій в СРСР. Ще в попередньому десятилітті відбулися відомі процеси у справах про шкідництво й саботаж в промисловості – Шахтинська справа (1928), процес Промпартії (1930). Після вбивства Кірова наприкінці 1934 року масштаби репресій різко зросли, і тепер «ворогів народу» слід було шукати буквально скрізь. Київський міський транспорт не став винятком. Директор київського трамвайного тресту Ісай Шполянський був заарештований 9 листопада 1936 року за звинуваченням у контрреволюційній діяльності. 27 лютого 1937 року він, разом з ще 55-ма киянами, потрапив у «Список лиц, подлежащих суду Военной коллегии Верховного суда Союза ССР» (один з т. зв. «сталінських списків») за 1-ю категорією (що означало розстрільний вирок)⁵⁶. Того ж числа в київській газеті «Більшовик» була опублікована стаття «Не помилки, а шкідництво. Ліквідувати наслідки ворожих дій на київському трамваї», в якій констатувалося: «Керівником трамвайного господарства в Києві досить довгий час був викритий недавно ворог народу троцькіст Шполянський. Трамвай добре відчув його шкідницьку руку»⁵⁷ й наводилися детальні «докази» того, що всі проблеми київського трамвайного господарства останнього часу нібито були результатом шкідництва. Шполянський був засуджений Військовою колегією Верховного суду 10 березня 1937 року й розстріляний у той самий день⁵⁸. Керівник технічного відділу трамвайного тресту, вищезгадуваний Лев Граурт, був оголошений «вірним помічником троцькіста Шполянського» (йому в провину було поставлено, зокрема, закриття на довгий термін фунікулера нібито без причини). У той час такого звинувачення було більш ніж достатньо для арешту й подальшого смертного вироку. Однак Граурта лише звільнили з роботи. (Восени 1941 року, незабаром після заняття Києва німецькими військами, його як «фольксдойче» було знову призначено головним інженером трамвая⁵⁹).

Подання проблем та аварій на трамваї як результату шкідництва на цьому далеко не закінчилося. На початку травня 1937 року сталася аварія на розі вулиць Свердлова та Хрещатика: вагон з несправними гальмами мимоволі зрушив з місця, зійшов з рейок і вкотився на Хрещатик. «Обставини свідчать, що тут діяла рука ворога, – стверджувалося в замітці в тій же газеті «Більшовик». – Слідство повинно встановити, хто організував цю аварію <...> Цілком очевидно, що рештки шполянщини ще діють у трамвайному тресті»⁶⁰. У липні того самого року якийсь член будівельної секції міськради порушив питання «ликвідації старого вредительского акта руководства трамвайного треста, <...> вызывающего <...> глубокое возмущение и негодование трудящихся». Йшлося про... відсутність достатньої кількості зупинок на трамвайній лінії по вулиці Артема⁶¹. У вересні 1938 року на засіданні президії міськради її голова Микола Пашко заявив: «Враги народа крепко постарались, чтобы развалить трамвайное хозяйство»⁶².

Через деякий час, однак, заяви про «шкідництво» зійшли нанівець. У лютому 1939 року у відомчій газеті «Київський трамвайник» було проаналізовано «людський фактор» – неухажливість вагоноводів, порушення інструкцій – що призвів до ряду аварій, але не було згадки про диверсії, шкідництво і т. ін. 17 серпня 1939 року на трамвайному маршруті № 18, на крутому ухилі Круглоуніверситетської вулиці, сталася велика катастрофа з людськими жертвами. Причиною стала неухажливість вагоновода, який вийшов з вагона, аби порозумітися з візником, що розбив скло в трамваї, та забув затиснути механічне гальмо. Через те, що вагон стояв на місці, пневматичне гальмо незабаром перестало діяти, і трамвай покотився під ухил. Внизу, на розі Басейної вулиці, він зійшов з рейок і впав на бік⁶³. У листопаді відбувся суд над винуватцями катастрофи: вагоноводом, головним інженером трамвайного парку імені Леніна та головним інженером служби колії трамвайного тресту⁶⁴. Перших двох було засуджено на три роки позбавлення волі кожного, останнього – на рік умовно⁶⁵. У повідомленнях про саму катастрофу і про судовий процес знову-таки не згадується яке б то не було шкідництво.

Підсумкові показники розвитку київського електротранспорту за довоєнний період такі. У 1941 році (до початку війни) трамваї обслуговували 31 маршрут загальною протяжністю 188,7 кілометра. На них виходило близько 200 моторних і 150 причіпних вагонів, які перевозили 750–800 тисяч пасажирів на день, що при середньому тарифі 14,6 копійки (15 коп. для цивільних осіб і 5 коп. для військовослужбовців) давало 110–117 тис. рублів виторгу. Трамвай, як і раніше, був прибутковим підприємством; за 1941 рік (в умовах мирного часу) очікувалося близько 10 млн рублів чистого прибутку⁶⁶. (З початком війни пасажиропотік впав приблизно вдвічі, і підприємство стало давати близько 800 тис. рублів збитку щомісяця.) Роль тролейбуса була набагато меншою. Рухомий склад тролейбусу налічував (на початок 1941 року) 41 машину; у 1938 році тролейбус перевіз 13,8 млн пасажирів (трамвай – 268,8 млн, автобус – 3,9 млн)⁶⁷.

Отже, еволюція київського електротранспорту в розглянутий період включає два основних компоненти: поступовий розвиток трамвайної мережі та відкриття тролейбусного руху. Розмір трамвайної мережі в 1930-і роки збільшувався порівняно повільно, пасажиропотік зростає значно швидше. Разом із тим, у 1934 році відбулося перше планове закриття трамвайних ліній у Києві (у повоєнні роки цей процес буде продовжений і призведе до практично повної ліквідації трамвайного руху в центрі міста). Тролейбусний рух було відкрито без належного попереднього планування, і його роль у транспортній структурі міста в довоєнні роки залишалася мінімальною, проте саме тоді було закладено основу для подальшого швидкого зростання тролейбусної мережі.

¹ С. Машкевич. Київський трамвай: період відновлення (1920-і роки) // Етнічна історія народів Європи. – 2015. – № 45. – С. 76–86.

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

³ С. Машкевич. К истории зарождения безрельсового городского транспорта в Киеве // Сборник докладов Международной конференции «Развитие научных связей в изменяющемся мире», Донецк, 15 ноября 2014. – С. 23–27.

⁴ Киевский пролетарий. – 4 декабря 1926.

⁵ Пролетарська правда. – 28 серпня 1927.

⁶ Киевский пролетарий. – 4 октября 1927.

⁷ Пролетарська правда. – 15 листопада 1927.

⁸ Пролетарська правда. – 16 лютого 1928.

⁹ Киевский трамвай за сорок лет. – Киев, 1933. – С. 35, 71.

¹⁰ Державний архів Київської області (далі – ДАКО). – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 113в.

¹¹ Державний архів м. Києва (далі – ДАК). – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 1589. – Арк. 2.

¹² Пролетарська правда. – 28 березня 1931.

¹³ Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 155.

¹⁴ Пояснювальна записка до Генерального плану реконструкції м. Києва. – К., 1936. – С. 64.

¹⁵ ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 8.

¹⁶ Більшовик. – 9 листопада 1935.

¹⁷ ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 7зв.

¹⁸ Київський трамвайник. – 11 березня 1939.

¹⁹ Більшовик. – 10 травня 1925.

²⁰ Киевский пролетарий. – 22 июля 1926.

²¹ Киевский пролетарий. – 20 ноября 1926.

²² С. Тархов, К. Козлов, А. Оландер. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. – К., 2010. – С. 293.

²³ Більшовик. – 11 листопада 1934.

²⁴ Більшовик. – 21 грудня 1934.

²⁵ Пролетарська правда. – 30 липня 1933.

²⁶ Більшовик. – 29 липня 1934.

- ²⁷ Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 34–35.
- ²⁸ Більшовик. – 18 січня 1935.
- ²⁹ Більшовик. – 2 листопада 1935.
- ³⁰ Довідна книга «Київ» з пляном міста, 1930 рік. – К., 1930. – С. 5–6.
- ³¹ С. Машкевич. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – № 1. – С. 45–54.
- ³² Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 110.
- ³³ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 4941. – Арк. 2.
- ³⁴ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 187. – Арк. 105.
- ³⁵ Л. Граурт. Поруч з трамваєм, автобусом і таксі – тролейбус // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 1–2. – С. 21–22.
- ³⁶ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 6240. – Арк. 20, 22.
- ³⁷ К. Козлов, С. Машкевич. Київський тролейбус. – К., 2009. – С. 15.
- ³⁸ Більшовик. – 9 березня 1934.
- ³⁹ Більшовик. – 15 березня 1934.
- ⁴⁰ Більшовик. – 20 червня 1934.
- ⁴¹ Б. Левін. Перспективи тролейбусного руху в Києві // Соціалістичний Київ. – 1935. – № 7–8. – С. 12–14.
- ⁴² Більшовик. – 24 серпня 1935.
- ⁴³ К. Козлов, С. Машкевич. Київський тролейбус. – К., 2009. – С. 16.
- ⁴⁴ Більшовик. – 9 вересня 1935.
- ⁴⁵ Більшовик. – 23 вересня 1935.
- ⁴⁶ Більшовик. – 29 вересня 1935.
- ⁴⁷ <http://www.mashke.org/kiytram/history/schemes/>
- ⁴⁸ Більшовик. – 30 вересня 1935.
- ⁴⁹ Більшовик. – 12 жовтня 1935.
- ⁵⁰ Комуніст. – 3 листопада 1935.
- ⁵¹ К. Козлов, С. Машкевич. Київський тролейбус. – К., 2009. – С. 18–19.
- ⁵² Л. Граурт. Майбутнє київського трамваю. Нові завдання, нові магістралі // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 7–8. – С. 16–17.
- ⁵³ Пояснювальна записка до Генерального плану реконструкції м. Києва. – К., 1936. – С. 64.
- ⁵⁴ К. Козлов, С. Машкевич. Київський тролейбус. – К., 2009. – С. 26–27.
- ⁵⁵ Більшовик. – 9 березня 1936.
- ⁵⁶ Архив Президента Российской Федерации. – Ф. 3. – Оп. 24. – Д. 409. – Л. 11.
- ⁵⁷ Більшовик. – 27 лютого 1937.
- ⁵⁸ <http://lists.memo.ru/index25.htm>
- ⁵⁹ ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 2.
- ⁶⁰ Більшовик. – 3 травня 1937.
- ⁶¹ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 10351. – Арк. 24.
- ⁶² ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 10734. – Арк. 18.
- ⁶³ Киевские ведомости. – 16 декабря 1995.
- ⁶⁴ Пролетарська правда. – 22 листопада 1939.
- ⁶⁵ Пролетарська правда. – 24 листопада 1939.
- ⁶⁶ ДАКО. – Ф. Р-4200. – Оп. 2. – Спр. 11. – Арк. 5.
- ⁶⁷ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 10829. – Арк. 115зв.

Рассказывается о работе киевского городского электротранспорта в 1930-е годы. Трамвайная сеть в рассматриваемый период постепенно эволюционировала: за десятилетие ее размеры несколько выросли, однако состоялась и первая плановая ликвидация центральных трамвайных линий. Подробно описывается открытие троллейбусного дви-

жения в Киеве; делается вывод об отсутствии продуманного проекта построения троллейбусной сети. Отдельное внимание уделяется вопросу о влиянии репрессий второй половины 1930-х годов на киевское транспортное предприятие.

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, троллейбус, 1930-е годы.

The subject of the article is electric transportation in Kiev in the 1930s. The city tram network during that period was evolving gradually: in a decade, its size increased somewhat, but the first planned elimination of central tram lines took place, too. The inauguration of trolleybus service in Kiev is discussed in detail; we arrive at the conclusion that there was no thought-out trolleybus network construction project. Special attention is paid to the impact of the repressions in the second half of 1930s on the Kiev transportation enterprise.

Keywords: Kiev, transportation, tram, trolleybus, 1930s.