

6. Курень (полк) имени Тараса Шевченко и 1-й стрелковый имени гетмана Сагайдачного полк : [Электронный ресурс]. — Режим доступа : www.kolchakiya.ru/uniformology/Ukrain_units.htm

7. Лебединский Д. Е. Курень Шевченко — полк Ленина : [Электронный ресурс] / Лебединский Д. Е. — Режим доступа : http://scepsis.net/library/id_1673.html

8. Пастырское служение // Белая гвардия. Альманах. — 2008. — № 10. — С. 102.

9. Романишина В. Н. Социальный состав и идеология Белого движения в годы гражданской войны в России 1917–1920 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 «Отечественная история» / Романишина В. Н. — М., 2001. — 20 с.

10. Пученков А. С. Национальный вопрос в идеологии и политике южнорусского Белого движения в годы Гражданской войны 1917–1920 гг.: автореф. дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02 «Отечественная история» / Пученков А. С. — СПб., 2005. — 25 с.

11. Тинченко Я. Армии Украины 1917–1920 гг. / Тинченко Я. — М. : Восточный горизонт, 2002.

12. Трощак Е. Уроженцы Украины в белом движении на раннем этапе Гражданской войны (октябрь 1917 — Первый Ледовый поход) : [Электронный ресурс] / Трощак Е. — Режим доступа : <http://belrussia.ru/page-id-154.html>

С. В. Машкевич

УДК 629.341:94(47).083:94(477)

РАННЯ ІСТОРІЯ БЕЗРЕЙКОВОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В КИЄВІ

У статті висвітлюється історія виникнення і ранні етапи експлуатації безрейкового міського громадського транспорту — троллейбуса й автобуса — в Києві.

Ключові слова: Київ; транспорт; троллейбус; автобус.

В статтє рассказывается о появлении и ранних этапах эксплуатации безрельсового городского общественного транспорта — троллейбуса и автобуса — в Киеве. Показано, что изначально отсутствовала четкая концепция роли этих видов транспорта в общей системе, и их эволюция на первых порах была весьма спонтанной.

Ключевые слова: Киев; транспорт; троллейбус; автобус.

The article describes the creation and early stages of operation of trackless public transport — trolleybus and bus — in Kyiv.

The first successful but short-lived attempt to use omnibuses (horse-drawn carriages) as a means of public transport in this city dates back to 1879. It was not before 1913 that the city implemented bus service, whose main purpose, notably, was to create competition for the privately-run tram enterprise. That pro-

ject had lasted but a year and a half. Only in 1925 did buses come back. Their routes were changing frequently; at the first stage, all of them basically duplicated existing tram routes (even though competition was no longer a goal). Then, in 1935, trolleybuses made their first appearance. The final decision on the routing of the first trolleybus line was made less than a month and a half short of its inauguration. In the next two years, two more lines were added, whereafter one could talk of an emerging trolleybus network. Overall, this demonstrates that initially there was no clear concept of the role of these modes of transport in the whole system, and their early evolution was quite haphazard. It was only after WWII that the trolleybus and bus networks started evolving in a more sensible manner, following better-defined goals.

Keywords: Kyiv; transport; trolleybus; bus.

Дослідження історії міського громадського транспорту становить інтерес одразу з кількох точок зору: транспорт є важливим елементом інфраструктури міста, його «кровоносною системою»; еволюція транспорту — невід’ємна частина еволюції самого міста; нарешті, користування транспортом — це один з аспектів міського побуту. Отже, вивчення транспортної системи дає змогу краще зрозуміти різні аспекти життя самого міста.

В контексті ранньої історії київського громадського транспорту основна увага досі приділялася рейковому транспорту (трамваю). Роль безрейкового транспорту (тролейбуса й автобуса) в Києві аж до Другої світової війни була незначною. Нині це ніяким чином не так. Розгляд зародження цих видів транспорту та їх ранньої еволюції допомагає відповісти на запитання: чи відводилася троллейбусам та автобусам від початку, ще на стадії планування, важлива роль у транспортній системі, або ж ці види транспорту попервах були радше експериментальними?

Перша спроба організувати автобусний рух у Києві (1913–1914 рр.) розглядалася в роботі автора [25]. Тут ми наводимо додаткові відомості, здебільшого кількісні, про це підприємство. Київська автобусна мережа радянського періоду, початок якій було покладено 1925 р., досі не описувалася в науковій літературі (існують лише короткі згадки про відкриття першого маршруту). Розповідь про ранню історію троллейбусної мережі, започаткованої 1935 р., є в монографії К. Козлова й автора [24].

В цій роботі всі три проекти розглядаються в єдиному контексті, у світлі сформульованої мети — визначити, чи було суттєву роль безрейкового громадського транспорту в Києві заздалегідь закладено в плани. Відповідь виявляється негативною. Автобус і троллейбус (особливо — автобус) спочатку розвивалися спонтанно.

Потреба в міському громадському транспорті в Києві ясно окреслилася в останній чверті XIX ст. За тих часів, зважаючи на нерозвиненість дорожньої мережі, основний акцент робився на рейковий міський транспорт. У Києві кінний трамвай з'явився 1891 р., електричний трамвай — 1892 р. (першим у Російській імперії). Однак перша спроба створити безрейковий громадський транспорт у Києві датується 1848 р., коли відставний майор Мартинов звернувся з проханням дозволити йому «учредити в г. Києве омнібусы» (карети на кінній тязі). Дозвіл було дано, але проект, очевидно, не здійснився. Через три десятиліття схожий проект купця 1-ї гільдії Меєра Левіна було втілено в життя. 17 (29) червня 1879 р. почався рух омнібусів (диліжансів) між Олександрівською (Контрактовою) і Бесарабською площами. Примітно, що на цьому маршруті, — наскільки нам відомо, єдиний раз в історії Києва — було застосовано асиметричний тариф: проїзд від Подолу до Бесарабки, тобто вгору, коштував 7 коп., у зворотному напрямку, вниз — 6 коп. [11]. Левін мав намір відкрити й інші маршрути, однак наприкінці 1880 р. комісія міської управи, оглянувши диліжанси, зробила висновок про їх незадовільний технічний та санітарний стан, і рух незабаром було закрито. Наприкінці 1882 р. титулярний радник Василь Іванов організував рух лінійок (фургонів місткістю до 15 осіб) між Печерськом та Хрещатиком. Але й це підприємство не розвинулося, проіснувавши, ймовірно, не більше, ніж рік [26].

З появою трамвая проекти безрейкового транспорту було відкладено. Трамвай став зручним для городян транспортом і разом з тим вигідним комерційним підприємством. Однак саме останній аспект послужив чи не головною причиною втілення наступного київського транспортного проекту — автобусного підприємства. Трамвайна мережа належала приватному Товариству Київської міської залізниці. При цьому, згідно з договором між Товариством і містом, останнє мало право викупити трамвайне підприємство з осені 1914 р. за суму, пропорційну середньому прибутку цього підприємства за 5 років, що передували викупу [5, арк. 162в зв.]. Тому міська влада захотіла створити конкуренцію трамваю, щоб зменшити прибуток останнього.

Перші плани влаштувати автобусний рух у Києві виникли 1910 р. [12]. Розглядалися пропозиції кількох приватних осіб і фірм, але вирішення проблеми затяглося на кілька років. Договір про постачання автобусів з фірмою «Бенц-Гаггенау» було підписано лише в березні 1913 р. [7, арк. 2]. 1 (14) червня 1913 р. почався рух автобусів за маршрутом Царська (Європейська) площа — виставка (район нинішньої станції метро «Олімпійська»). Незабаром відкрився другий маршрут, від Царської площі до вокзалу. Автобусний парк налічував 5 машин.

Однією з проблем нового підприємства було те, що в Києві зовсім не було досвіду експлуатації автобусів. Показовим є уривок з листа фірми «Бенц-Гатгенау» до київської міської управи, надісланого наприкінці червня 1913 р.: «Gleichzeitig möchten wir die höfliche Bitte aussprechen, <...> nicht ohne weiteres durchaus unerfahrene russische Chauffeure auf unsere Wagen zu setzen, indem hierdurch nur grosse Betriebsstörungen hervorgerufen werden, wie Vorfall ja zeigte» («Водночас ми хотіли б висловити ввічливе прохання: не саджати необдумано на наші машини вельми недосвідчених російських шоферів, бо це призведе лише до великих несправностей, як уже показав один інцидент») [8, арк. 6]. Справді, в перші місяці водіяма автобусів були переважно німці [8, арк. 10 зв].

Спочатку підприємство приносило невеликий прибуток (так, дохід за серпень — 5888 руб., при витраті в 5502 руб. [8, арк. 255–256]). Не обходилося, зрозуміло, без дрібних інцидентів і аварій [9, арк. 125, 132] (причому мінімум одного разу автобус зіпсувався через те, що ним керував нетверезий водій (!) [9, арк. 53–54]). Однак на рубежі 1913–1914 рр. стали виникати серйозні технічні проблеми з рухомим складом. У той же час підірвати прибутки трамвая не вдалося. По-перше, автобусний рух відкрився надто пізно: в листопаді 1914 р. підійшов термін викупу трамвая, а його викупна вартість обчислювалася, виходячи з прибутків за попередні 5 років. (Викуп так ніколи й не відбувся, але з причин, зовсім не пов'язаних з автобусним підприємством). По-друге, масштаби автобусного і трамвайного підприємств були абсолютно непорівнянні. (Середньомісячні прибуток і витрати трамвайного підприємства 1913 р. дорівнювали 324 тис. руб. і 137 тис. руб., відповідно [13]). Таким чином, ідея створення конкуренції трамваю була приречена на невдачу. Місто експлуатувало автобуси тепер зі значним збитком (прибутки за серпень 1914 р. — 785 руб., витрати — 2528 руб. [10, арк. 43–44]), але в середині грудня 1914 р., незабаром після того, як один з автобусів згорів, було ухвалено припинити рух [25].

Того самого 1914 р. одна лондонська фірма звернулася до київського міського голови з пропозицією «воспользоваться при постройке новых линий гор. трамвая <...> системой безрельсовой электрической дороги», тобто збудувати тролейбус [14]. Подальші війна й революція не дали ні цим, ані будь-яким подібним планам здійснитися. До 1920 р. практично припинився пасажирський трамвайний рух, і про якийсь розвиток міського транспорту йтися не могло. До ідеї безрейкового транспорту в Києві повернулися лише за кілька років.

У вересні 1924 р. управління комунальних підприємств порушило питання про заміну на деяких маршрутах трамвайного руху на автобусний.

Основною мотивацією була зношеність трамвайного господарства й висока вартість його ремонту. Передусім планувалося запровадити автобусний рух на найбільш завантажених маршрутах, таких як Хрещатик — вокзал [1]. Інший проект передбачав розвиток автобусного сполучення між центром міста й околицями, де трамвайних ліній не було [2]. В підсумку було ухвалено пустити автобуси практично по тій самій трасі, що й 1913 р., дублюючи трамвай, але не замінюючи його. Рух відкрився 10 грудня 1925 р. за маршрутом: площа III Інтернаціоналу (Європейська) — ріг вулиць Червоноармійської (Великої Васильківської) і П'ятова (Саксаганського). На другій кінцевій автобуси розверталися по кварталі, через вулиці П'ятова, Борохова (Шота Руставелі), Рогнідинську. Зворотний рейс тривав 20 хв., на лінії працювало два автобуси. Проїзд коштував 10 коп. від площі III Інтернаціоналу до Бесарабки — тобто дорожче, ніж трамваєм — і 5 коп. від Бесарабки до вулиці П'ятова. Автобуси, як і дванадцятьма роками раніше, були імпортованими — цього разу виробництва німецької фірми «Даймлер». Місцем їх базування був трамвайний парк імені Леніна (біля нинішньої станції метро «Лук'янівська»). На рейсах з парку й у парк автобуси брали пасажирів; таким чином, формально існував іще один маршрут, Лук'янівський базар — площа III Інтернаціоналу, з тарифом у 15 коп., з двома відправленнями на день у кожен бік (з Лук'янівки вранці, на Лук'янівку — ввечері) [15].

25 грудня маршрут автобусів було продовжено на південь до Володимирського базару. Нову лінію обслуговувало 4 автобуси; вартість проїзду від площі III Інтернаціоналу до Володимирського базару становила 25 коп. [16]. 30 грудня ще два автобуси вийшли на новий маршрут на Деміївці, від залізничного переїзду (біля нинішнього Деміївського шляхопроводу) до колишнього трамвайного парку (Голосіївська площа) — колишньою лінією Деміївського трамвая, рух по якій не відбувався з 1919 р. Тут було встановлено 10-копійчаний тариф (дві тарифних дільниці по 5 коп. кожна) [17].

До початку січня 1926 р. в Київ було доставлено всі 10 закуплених автобусів [18]. 7 січня маршрути в черговий раз переглянули. Лінію «площа III Інтернаціоналу — Володимирський базар» було скасовано, а автобуси пішли кільцевим маршрутом, що збігався з 9-м маршрутом трамвая: Виконком (Майдан Незалежності) — Сінний базар (Львівська площа) — Євбаз (площа Перемоги) — П'ятова — Червоноармійська — Бесарабка — Виконком. Лінію обслуговували 6 машин. Автобуси проходили ко-ло швидше, ніж трамваї (за 28 хв. і 36 хв., відповідно); лінія поділялася на 6 тарифних напівдільниць, вартість проїзду кожної з котрих становила 5 коп. [19]. З 1 лютого напівдільниці було скасовано, й тариф встановлено в сумі 10 коп. за дільницю [22].

Отже, перші кілька місяців автобусні маршрути, хоча й існували в різних конфігураціях, повністю дублювали трамвайні (за винятком Деміївського, який тимчасово заміняв трамвайний). На початку 1926 р. планували відкрити автобусний маршрут у селище Караваєвські дачі [21], але цей проект не здійснився. 18 квітня 1926 р. автобуси пішли за новим маршрутом: площа III Інтернаціоналу — Микільська слобідка (4 машини; вартість проїзду по всій лінії 25 коп.), який лише частково перекривався з маршрутом Дарницького мототрамвая. Однак інший новий маршрут, Червона (Контрактова) площа — Євбаз (5 машин; 25 коп.), знову-таки дублював трамвайний [27]. З 24 червня автобуси від Червоної площі стали ходити в години «пік» до вокзалу, в інший час — до театру ім. Лібкнехта (Національної Опері України) [23].

Аж до середини 1930-х рр. автобусний рух у Києві практично не розвивався (маршрути зазнавали лише не надто суттєвих змін) через брак нового рухомого складу. Частка автобусних перевезень у загальному обсязі залишалася незначною; так, за 1928/29 господарський рік прибутки від трамвая досягли 8,020 млн руб., від автобуса — 314 тис. руб. [6, арк. 23в]. Відзначимо також, що проблема недосвідчених шоферів, яка мала місце 1913 р., існувала й на початковому етапі роботи нових автобусів. «Если и дальше их будут водить такие спецы, как сейчас (в смысле переключения), — попереджав кореспондент газети “Киевский пролетарий” на початку 1926 р., — то в самом недалеком будущем выявится надобность в замене коробок скоростей <...> Шофер нахально “запихивает” скорость и так “нежно”, что слышно за 3 квартала. До чего может довести езда с таким включением? <...> На Даймлерах скорости переключить можно и этого надо добиться» [20].

Влітку 1934 р. столицю УРСР перевели з Харкова до Києва. Одним із заходів з «облагороджування» центру нової столиці стало припинення, з 1 серпня того ж року, трамвайного руху Хрещатиком і вулицею Леніна (Богдана Хмельницького). Це викликало серйозні труднощі. Автобуси маршруту № 2а (площа III Інтернаціоналу — вокзал) не могли впоратися з пасажиропотоком на цій лінії. Тоді було вирішено організувати в Києві тролейбусний рух. Таким чином, як і десятьма роками раніше, йшлося про заміну трамвая на Хрещатику на безрейковий транспорт — з однією суттєвою різницею: тепер заміна була вимушеною, викликаною вже остаточним зняттям трамвая. За першим проектом, запропонованим на початку 1935 р., тролейбуси мали піти зазначеним маршрутом, від площі III Інтернаціоналу до вокзалу; гараж для тролейбусів передбачалося побудувати на березі Либеді, недалеко від вокзалу, для чого виділили будівельний майданчик [3]. Відкрити рух запланували в листопаді, до річниці Жовтневої революції.

В серпні того ж року проект було змінено: тепер тролейбуси мали курсувати від площі III Інтернаціоналу до площі Толстого, покриваючи зняту трамвайну лінію по Хрещатику, але не забезпечуючи зв'язку з вокзалом. Однак така конфігурація не залишала місця для тролейбусного парку. Згідно з новим проектом, затвердженим менш ніж за півтора місяця (!) до відкриття руху, тролейбусна лінія з'єднала площу Толстого й завод імені Домбала (згодом — завод імені Дзержинського, біля нинішньої станції метро «Либідська»), де було побудовано тролейбусне депо. З транспортного погляду в такій конфігурації було мало сенсу: тролейбусний маршрут по-ввістю дублював трамвайну лінію, не покриваючи при цьому жодного відрізка знятих ліній. Проте тролейбусну трасу збудували саме такою, і рух по ній відкрився 5 листопада 1935 р. Маршрут обслуговувало 4 тролейбуси; час проїзду в один бік становив 10 хв., тариф — 25 коп. (на трамваї — 15 коп.).

Примітно, що на перших порах досить багато пасажирів використовували тролейбус не для переміщення по місту, а як своєрідний атракціон. «Майже щоразу, — повідомляв газетний кореспондент, — з тролейбуса виходять цілі сім'ї, які зробили кілька безперервних рейсів» [4].

На вокзал тролейбуси пішли 2 червня 1936 р. (маршрут було подовжено від площі Толстого через Хрещатик, вулиці Леніна, Пироговську, бульвар Шевченка). Нарешті, 5 жовтня 1937 р. лінію по Хрещатику продовжили до площі III Інтернаціоналу, чим було забезпечено повне покриття знятих трьома роками раніше трамвайних ліній. Лише з цього моменту має сенс говорити про початок формування київської тролейбусної мережі. Утворилися три маршрути: № 1 (вокзал — завод ім. Дзержинського), № 2 (вокзал — пл. III Інтернаціоналу), № 3 (пл. III Інтернаціоналу — завод ім. Дзержинського), що залишалися такими аж до вересня 1941 р. [24].

Підводячи підсумки, виявляємо загальні риси перших проектів безрейкового міського транспорту в Києві, що дає змогу зробити висновки про їх характер. Починаючи з автобусів 1913 р. (не виключаючи й омнібусів 1879 р.) і закінчуючи тролейбусами 1935 р., всі проекти спочатку концентрувалися на тому самому транспортному коридорі «північ-південь» (Поділ — Європейська площа — Хрещатик — Велика Васильківська), за яким у 1891–1892 рр. було прокладено трамвай. Це спершу викликало дублювання безрейковим транспортом рейкового. Далі, основна роль автобусів 1913 р. полягала в створенні не стільки зручностей для пасажирів, скільки конкуренції трамваю. Цей проект провалився (можна впевнено стверджувати, що він був від початку приречений на провал). Автобусне сполучення в 1925–1926 рр. характеризується експериментуванням з різними конфігураціями маршрутів. Цілком очевидно, що плану створити

осмислену автобусну мережу спочатку не існувало. Нарешті, тролейбуси було запущено 1935 р. за маршрутом, затвердженим зовсім незадовго до того й мало виправданим з погляду пасажира. Більшу користь городянам принесли друга і третя черги тролейбусної мережі.

Отже, початкова стадія розвитку київського безрейкового транспорту може бути охарактеризована як значною мірою «спонтанний», а не планомірний процес. Подальший розвиток тролейбусного й автобусного сполучення в Києві та раціональніший розподіл ролей між різними видами транспорту припав на повоєнні роки. Вивчення цього етапу еволюції київського міського транспорту становитиме предмет окремого дослідження.

1. Більшовик. — 1924. — 12 вересня.
2. Більшовик. — 1924. — 27 вересня.
3. Більшовик. — 1935. — 20 червня.
4. Більшовик. — 1935. — 9 листопада.
5. Державний архів Київської області (Далі — ДАКО), ф. 1, оп. 246, спр. 45.
6. ДАКО, ф. Р-1, оп. 1, спр. 1509.
7. Державний архів міста Києва (Далі — ДАК), ф. 163, оп. 54, спр. 155.
8. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 158.
9. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 191.
10. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 197.
11. Киевлянин. — 1879. — 23 июня.
12. Киевлянин. — 1910. — 1 июня.
13. Киевская мысль. — 1914. — 3 мая.
14. Киевская мысль. — 1914. — 4 июня.
15. Киевский пролетарий. — 1925. — 10 декабря.
16. Киевский пролетарий. — 1925. — 25 декабря.
17. Киевский пролетарий. — 1925. — 31 декабря.
18. Киевский пролетарий. — 1926. — 5 января.
19. Киевский пролетарий. — 1926. — 8 января.
20. Киевский пролетарий. — 1926. — 27 января.
21. Киевский пролетарий. — 1926. — 17 февраля.
22. Киевский пролетарий. — 1926. — 2 марта.
23. Киевский пролетарий. — 1926. — 23 июня.
24. Козлов К. П. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus / К. П. Козлов, С. В. Машкевич. — К. : Б/в, 2009. — С. 14–27.
25. Машкевич С. В. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві / С. В. Машкевич // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка: історія. — 2013. — № 2 (115). — С. 38–41.
26. Машкевич С. В. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) / С. В. Машкевич // Етнічна історія народів Європи. — 2013. — Вип. 41. — С. 33–43.
27. Пролетарська правда. — 1926. — 18 квітня.