

## КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ У ПЕРІОД ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

*Стаття присвячена історії київського трамвайного підприємства в першій частині кризового періоду, з 1913 по початок 1918 року. Крім світової війни і пов'язаних з нею економічних і політичних труднощів, на роботу трамвая негативно вплинули непорозуміння, пов'язані з передбачуваним викупом підприємства містом. У підсумку трамвай перейшов у володіння міста безоплатно.*

*Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, Перша світова війна, революція*

У періоди нестабільності, особливо пов'язані з війнами й революціями, повсякденне життя міст зазнає істотних змін – практично завжди не на краще. Зокрема, як правило, трапляються збурення в роботі міського транспорту, однієї з найважливіших деталей інфраструктури.

Розглядаючи роботу київського трамвая в період Першої світової війни, слід мати на увазі дві важливі обставини. З одного боку, хоча життя в місті аж до 1917 року мало порівняно спокійний характер (фронт через Київ ніколи не проходив), війна спричинила економічні негаразди та необхідність часткової переорієнтації міського господарства на військові потреби; конкретно, трамвай був активно задіяний для військових перевезень. З іншого боку, на роботу київського трамвая в ці роки вплинув суб'єктивний фактор. Трамвайне підприємство належало приватному товариству, але в листопаді 1914 року підійшов термін, протягом якого місто мало право викупити підприємство. Місто забажало скористатися цим правом, що призвело до конфлікту інтересів – і відбилося на роботі трамвая несприятливим чином.

У цій статті описується та аналізується функціонування київського трамвая в контексті вищезазначених обставин. Хронологічні рамки, з урахуванням цього контексту, дещо зміщені й охоплюють період від 1913 року (початок діяльності з викупу) до березня 1918 року (перехід трамвая у відання міста). Джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (далі – ДАК), Державного архіву Київської області (далі – ДАКО) і періодична преса 1912–1918 років. Усі дати в статті наводяться за старим стилем (юліанським календарем), за винятком випадків, де це окремо зазначено.

Київський трамвай (міська залізниця) виник на рубежі 1880–1890-х років як приватне підприємство. Укладений у липні 1889 року контракт між засновником підприємства інженером Амандом Струве та Київською міською управою містив § 12, в якому йшлося: «По истечении первых двадцати пяти лет со дня заключения контракта, город имеет право выкупить настоящее предприятие в течение последующих затем двух лет <...> При выкупе город уплачивает г. Струве сумму равную в 10 раз взятому среднему чистому доходу из 5 последних пред выкупом лет»<sup>1</sup>. У листопаді того ж року був укладений додатковий договір, в якому були уточнені деякі пункти контракту і змінено термін початку його дії<sup>2</sup>; у подальшому термін викупу обчислювався саме з цього моменту.

У 1890 році Струве передав свої права та обов'язки за договором заснованому ним же акціонерному Товариству Київської Міської Залізниці (далі – КМЗ), початковий капітал якого становив 1 мільйон рублів – 4000 акцій номіналом у 250 рублів кожна. Трамвайний рух відкрився 30 липня 1891 року, спочатку на кінній тязі; перша електрична лінія стала до ладу 1 червня 1892 року. Підприємство майже відразу стало приносити власникам непоганий прибуток і завдяки цьому швидко розширювалося. Так, на 1 січня 1904 року на руках у акціонерів було вже 10 000 акцій. Протягом 1904 року було реалізовано 5-й випуск акцій, у кількості 2000, того ж 250-рублевого номіналу – але реальна їх ціна сягнула 305 рублів за кожною<sup>3</sup>. У вересні того ж року помер Лазар Бродський, київський меценат, який на той момент володів двома третинами акцій Товариства КМЗ<sup>4</sup>. Його спадкоємці продали всі свої акції групі

бельгійських банків і капіталістів, які організували з цієї нагоди «Société anonyme Belge des tramways de Kieff» [Бельгійське акціонерне товариство київських трамваїв], засноване 5 січня 1905 року<sup>5</sup>. Угода з продажу акцій бельгійському Товариству була оформлена в грудні 1904 року, причому за кожну акцію бельгійці сплатили більш ніж у два з половиною рази дорожче номіналу – по 645 рублів<sup>6</sup>.

У наступні роки діяльність Товариства КМЗ продовжувала розширюватися – будувалися нові трамвайні лінії, а капітал Товариства постійно збільшувався за рахунок випуску нових акцій. У 1913 році трамвайна мережа Києва налічувала 149,5 верст (159,5 км) колій і 21 маршрут. За рік трамваєм було перевезено 94,3 млн пасажирів, що становило близько 160 поїздок на одного жителя на рік. Основний капітал Товариства на той момент складав 9 млн рублів<sup>7</sup>. Для порівняння, міський бюджет Києва в 1914 році дорівнював 5,6 млн рублів<sup>8</sup>.

Враховуючи як комерційну вигоду від підприємства, так і той факт, що трамвайна система була важливим елементом міського господарства, цілком природно, що міська дума прийняла рішення скористатися правом викупу трамвая. Відзначимо, що ще в «добельгійський» період обговорювалося питання про можливу відмову міста від права викупу (йшлося про сплату Товариством місту 1 млн рублів в обмін на відмову), але ця ідея не отримала розвитку. На початку 1908 року голова міської залізничної комісії Валеріан Оргіс-Рутенберг неформально обговорив перспективи викупу з правлінням Товариства і з відомим київським капіталістом Давидом Марголіним, який раніше був одним з основних акціонерів підприємства. «Город имеет право выкупить предприятие <...> с 1 Ноября 1914 года по 1 Ноября 1916 года, – зазначив Марголін у листі Оргіс-Рутенбергу. – Последний срок будет более правильным, так как, дай Бог, чтобы в течение двух лет можно было бы выяснить все расчеты по выкупу и передаче предприятия». Одночасно Марголін підрахував, що викупна сума, яку місто повинно буде сплатити Товариству, складе, за самою скромною оцінкою, 12 млн рублів<sup>9</sup>.

Принципове рішення про викуп було прийнято за два роки до початку терміну. 12 жовтня 1912 року міська дума ухвалила здійснити право міста на викуп трамвайного підприємства з 1 січня 1915 року<sup>10</sup>, а 15 листопада міська управа офіційно повідомила про це правління Товариства КМЗ<sup>11</sup>. Було відпочатково зрозуміло, що місто не зможе відшукати необхідну для викупу суму інакше як за допомогою позики. На початку 1913 року міська дума одногосно ухвалила порушити клопотання про позику в 25 млн рублів на викуп трамвая (малося на увазі, що кошти на його погашення надходять з доходів трамвайного підприємства). Сума обчислювалася із запасом; за оцінкою на той момент, місту належало заплатити за підприємство близько 18 млн рублів. За неформальним висловом газетного репортера, «[т]акая колоссальная сумма должна была заставить наших думских деятелей напрячь все усилия, чтобы не попасть при выкупе впросак, не очутиться в положении одуроченного безусловно ловкими бельгийцами»<sup>12</sup>.

Дійсно, з перших же місяців після прийняття рішення про викуп стосунки між Товариством КМЗ і містом ускладнилися, зважаючи на конфлікт інтересів у різних аспектах. У січні 1913 року приступила до роботи комісія міської управи зі здійснення опису інвентарю міської залізниці, який мав бути переданий місту по завершенні викупу. Комісії «пришлось в ряде случаев констатировать, что в наличности имеется гораздо более отдельных предметов, нежели их показано в описи инвентаря, препровожденной правлением дороги в городскую управу». Товариство перешкоджало роботі комісії, і справа дійшла до судового розгляду<sup>13</sup>; кілька місяців вирішувалося лише питання про участь у роботі комісії мирового судді<sup>14</sup>.

Не обійшлося і без своєрідного корупційного скандалу. У квітні 1913 року в газеті «Киевская мысль» з'явилось повідомлення, ніби один із членів правління бельгійського Товариства, повернувшись з Києва до Брюсселя, доповів правлінню: «<...> выкуп может быть легко отсрочен и даже на очень долгое время. Имеется, якобы, целая группа гласных, которые далеко не прочь поработать на пользу бельгийцев»<sup>15</sup>. Місяцем пізніше бельгійське Товариство дезавувало цю заяву, повідомивши міського голову, що нічого подібного не відбувалося, а газетне повідомлення є провокацією<sup>16</sup>. Однак у жовтні того ж року інша газета, «Последние новости», передрукувала телеграму газети «Голос Москвы», у котрій повідомлялося таке: «Правление киевского трамвая (бельгийского общества) совершенно определенно указывает, что оно «устроило» дело с выкупом и что, в частности, ему удалось обеспечить усвоение взгляда на

крайнюю невыгодность выкупа для города Киева не только большинством гласных, но и руководителями киевского общественного мнения»<sup>17</sup>. Концесійне відділення міської управи звернулося до редакції «Голоса Москвы» за роз'ясненнями та отримало відповідь: телеграма отримана від брссельського кореспондента газети, а «материалом послужили статьи в местных биржевых газетах». Міський юрисконсульт, до якого управа звернулася за висновком, визнав, що телеграма «несомненно есть оглашение в печати обстоятельства, которое может повредить чести, достоинству и доброму имени Городского Общественного Управления», і тому проти редактора «Голоса Москвы» слід порушити обвинувачення<sup>18</sup>. Паралельно розглядалася й справа про квітневу кореспонденцію «Киевской мысли». Зрештою було вирішено обвинувачень не порушувати, але редакціям всіх трьох газет були розіслані ідентичні листи з проханнями розмістити інформацію про те, що «дело выкупа трамвая в Киеве идет нормальным порядком»<sup>19</sup>. Формальних спростувань газети, наскільки нам відомо, не розмістили, проте надалі висвітлювали ситуацію з викупом досить адекватно.

Міська залізнична комісія приступила до розробки конкретних питань, пов'язаних з майбутнім викупом трамвая, ще наприкінці 1912 року<sup>20</sup>. Серед іншого, згадаємо про своєрідну спробу заощадити на викупній вартості, що до неї вдалося міське управління. Оскільки вартість обчислювалася пропорційно чистому доходу підприємства, місто було зацікавлене в зменшенні цього доходу. Ще в 1910 році виникла ідея організувати в Києві автобусне сполучення – і при цьому не приховувалося, що однією з цілей є влаштувати конкуренцію трамваю з метою зменшення доходу останнього. Рух автобусів було відкрито в червні 1913 року, причому їх маршрути дублювали трамвайні. Проте очікуваного ефекту не вийшло; зрештою, автобусний рух, що сам по собі приносив місту збитки, було закрито у грудні 1914 року<sup>21</sup>.

7 травня 1914 року міська дума, на зміну свого колишнього рішення, ухвалила провести викуп трамвая 1 листопада того ж року, про що й повідомити Товариство<sup>22</sup>. Управою було утворено Бюро з підготовки викупу трамвая; завідувачем бюро з 1 липня став фахівець з урбаністики, професор Київського політехнічного інституту Григорій Дубелір; весь штат бюро становив дванадцять чоловік. Бюро розмістилося за адресою Прорізна, 23, кв. 1<sup>23</sup>.

Паралельно було вирішено питання з грошовою позикою. Місто вступило в переговори з лондонською кредитною фірмою «Маньяк, Вільямсон і Ко.» (Magniac, Williamson & Co.), якій у квітні були, на її прохання, вислані тексти договорів між містом і трамвайним підприємством<sup>24</sup>. Наприкінці травня було укладено договір, згідно з яким фірма зобов'язалася реалізувати міські облігації загальною номінальною вартістю 20 млн руб., виплачуючи по 91 руб. 75 коп. готівкою за 100 руб. номінальних. Термін погашення позики становив 49 років, під 5% річних<sup>25</sup>. У червні місту було, як це й передбачалося в договорі, переведено першу третину суми<sup>26</sup>, у липні – другу третину<sup>27</sup>. Остаточний розрахунок фірми з містом мав відбутися в серпні; проте 18 серпня фірма повідомила міського голову, що розрахунок, «в виду вспыхнувшей войны, представляется невозможным осуществить, так как всякие переводы денег в таких размерах теперь невозможны»<sup>28</sup>. Проблема все ж була вирішена, і вже 12 вересня міський голова отримав повідомлення, що останній транш переведено до Державного банку в Петрограді. Місто, як і планувалося, отримало загалом 18,350 млн рублів<sup>29</sup>. Ще 4 млн рублів планувалося виручити шляхом реалізації міських облігацій номінальною вартістю 5 млн рублів. Таким чином, сумарно місто отримувало 22,350 млн рублів (а ставало винно кредиторам 25 млн рублів плюс відсотки). При цьому, згідно зробленому у вересні 1914 року підрахунку, викуп підприємства мав обійтися місту всього в 9,655 млн рублів<sup>30</sup>.

Тим часом, 19 липня (1 серпня н. ст.) 1914 року Росія вступила у світову війну. Києва військові дії безпосередньо не торкнулися, однак проблеми, пов'язані з мілітаризацією життя – і, зокрема, труднощі в трамвайному русі – стали відчуватися буквально в перші дні. 21 липня Товариство КМЗ повідомило міську управу: «В виду производящейся в Киеве мобилизации и связанных с таковой массовых передвижений в течение всего дня призываемых на службу чинов запаса и ополчения на сборные пункты и обратно, на всех линиях Общества <...> происходят серьезные беспорядки <...> Переполнение вагонов трамвая дошло до такой степени, что не только заполняются все сидячие места в вагоне и площадки <...> но публика обвисает вагоны со всех сторон, размещаясь на ступеньках, на дугах и даже на крыше»<sup>31</sup>.

У наступні місяці позначилися інші причини, що викликали хронічні переповнення вагонів

– особливо на центральних лініях, № 1 (Поділ – Деміївка) та № 2 (Поділ – вокзал)<sup>32</sup>. Одною причиною було посилення руху пасажирських поїздів через Київ. На допомогу пасажирам, що прибували залізницею, було введено нічний рух трамваїв від вокзалу. Іншою причиною стало те, що частину трамвайних вагонів було обладнано для перевезення поранених<sup>33</sup>. Крім ускладнення ситуації з пасажирськими перевезеннями (так, на маршруті № 4, Думська площа – Лук'янівка, уздовж траси якого було відкрито кілька госпіталів, загальне число вагонів збільшилося, але кількість пасажирських – зменшилася майже наполовину, що призвело до крайнього переповнення останніх<sup>34</sup>), питання про поранених викликало чергові тертя між Товариством і містом. Товариство погоджувалося возити поранених безкоштовно, але за умови, що понесені ним на це витрати не включалися б до загальних експлуатаційних витрат (інакше знижувався б прибуток Товариства та відповідно викупна вартість). У разі незгоди Товариство мало намір виставити міському управлінню рахунок за перевезення поранених, з розрахунку 15 рублів за вагоно-день (16 годин) або 7 рублів за пів-дня (8 годин)<sup>35</sup>. За два місяці, починаючи з 11 серпня, загальна сума сягнула 6111 рублів. Міська дума дійшла до розгляду цього питання тільки в грудні й ухвалила половинчасте рішення: з 1 січня 1915 року, коли трамвай мав надійти у відання міста, офіційно ввести безкоштовне перевезення хворих і поранених воїнів трамваєм, «вопрос же о перевозке сказанных воинов в течение времени до 1-го Января 1915 г. – оставитъ открытым»<sup>36</sup>.

Знакова для пасажирів київського трамвая подія відбулася восени 1914 року. 28–29 жовтня міська дума прийняла постанову, в якій йшлося: «<...> для усиления же ресурсов города на военные нужды допуститъ увеличение на время войны платы за проезд по городскому трамваю повышением на одну коп. цены каждого билета в 5 и более коп.» Так була введена так звана «трамвайна копійка». Регулярно стягувати її почали з 5 листопада, а днем раніше, як виняток, на один день, копійчаним збором обклали і 3-копійчані квитки, причому всю зібрану в той день суму передали комітету для збору пожертвувань на користь нужденного населення Польщі<sup>37</sup>. Таким чином, вперше з 1892 року пасажирам київських трамваїв довелося платити за проїзд більше (хоча формально це й не було підвищенням тарифу). Протягом наступного року додатковий збір приніс до міської каси близько 400 тис. рублів<sup>38</sup>.

1 січня 1915 року Товариство КМЗ направило міській управі розрахунок суми, належної за викуп підприємства: 20 890 297 руб. 33 коп. готівкою і 25 300 руб. заставними листами Державного Дворянського Земельного Банку (залишок від застави, внесеної на користь міста при заснуванні підприємства). Окремо від цієї суми Товариство мало отримати 172 151 руб. 23 коп. в рахунок видатків, проведених Товариством за рахунок Києва<sup>39</sup>. 2 січня член міської управи Фрідріх Фальберг прибув до приміщення Правління Товариства, на Миколаївській площі (нині площа Івана Франка), і запропонував Правлінню передати підприємство Київської Міської Залізниці у відання міста. Правління у відповідь заявило, що не вважає можливим передати підприємство, не отримавши вищевказану суму, і зазначило, що міська управа «не только не предлагает при этом Обществу вышеуказанной выкупной суммы, но даже никакой определенной суммы со своей стороны не указывает»<sup>40</sup>.

Місто, як виявилось, передбачало такий розвиток подій, і бюро з викупу трамвая завчасно займалося підготовкою матеріалів, необхідних для пред'явлення судового позову про розірвання договору між містом і Товариством та передачі підприємства у міську власність. У підготовці позову брали участь спеціально запрошені з цією метою присяжні повірені Кістяковський з Москви та Блюменфельд з Одеси<sup>41</sup>. Рівно через місяць, 1 лютого, міська управа вперше озвучила свою версію, згідно з якою викупна сума не перевищувала 8 млн рублів. Настільки значна різниця пояснювалася тим, що Товариство, на думку управи, відносило ряд обов'язкових витрат на акціонерний капітал, а не на поточні кошти, а, крім того, не здійснювало відрахування до відновлювального фонду (на ремонт підприємства), що означало велике завищення прибутку<sup>42</sup>. 12 квітня управа подала позов до Товариства КМЗ до київського окружного суду. За підрахунками міста, Товариству належало близько 8,1 млн рублів, але від цієї суми слід було відняти близько 700 тис. рублів «убытков, причиненных [городу] несоответствием имущества городской железной дороги условиям договоров и соглашений». Отже, на думку міського управління, воно мало сплатити Товариству за підприємство приблизно 7 408 814 руб. 72 к.<sup>43</sup>

Стало очевидно, що полагодити справу мирним шляхом не вдасться. Конфлікт між містом та Товариством посилювався й проявлявся тепер при вирішенні практично будь-яких питань, пов'язаних із функціонуванням підприємства. Місто постійно виходило з того, що, починаючи з 1 січня 1915 року, його відносини з Товариством більш не регулюються договором 1889 року; Товариство ж із цим не погоджувалося. Приміром, у квітні управа, розглянувши поданий Товариством проект літнього розкладу руху, запропонувала внести до нього деякі зміни (продовжити час роботи чергових вагонів на основних маршрутах до 1-ї години ночі, а також подовжити маршрут № 8 до Царської (Європейської) площі та № 9 до Подолу). Товариство вимагало затвердити розклад у первісному вигляді, пославшись на § 44 договору, згідно з яким складання розкладу було прерогативою підприємця; місто заявило про неправомірність посилання на даний параграф, зважаючи на недійсність договору; Товариство відповіло, що, доки викуп не відбувся, договір зберігає силу. Незважаючи на те, що призначена для узгодження цього питання комісія була сформована міською управою, питання було вирішене на користь Товариства (чергові вагони, як і раніше, працювали до 12-ї години ночі, маршрути подовжені не були)<sup>44</sup>. Ще до цього, в лютому, Товариство подало до Сенату скаргу з приводу «трамвайної копійки», стверджуючи, що її було введено без його згоди і всупереч договору (хоча насправді «копійку» було запроваджено за згодою Товариства – але до виникнення спору про викупну суму)<sup>45</sup>. Це питання було вирішено не на користь Товариства – копійчаний збір скасовано не було.

Тут же відзначимо, що в березні 1915 року за ініціативою військових властей було здійснено перевірку з метою з'ясування, чи не є київське трамвайне підприємство німецьким (чи не керується воно розпорядженнями підданих Німеччини). Якби відповідь виявилася позитивною, підприємство було б не викуплено, а піддано секвестру, як таке, що належить країні, яка воює з Росією. Розслідування, однак, показало, що з 36 000 акцій підприємства 24 197 знаходилися в бельгійському банку «Crédit Anversois» і належало одинадцяти бельгійцям (причому володарі 23 700 з цих акцій проживали в Брюсселі, 457 – у Києві, по 20 – в Антверпені та Одесі); 6691 акцій зберігалось в київських банках, причому всі вони, крім 48 нереалізованих, належали російським підданим; 214 належало директорам Товариства, бельгійцям і французам; 4898 знаходилися в Петрограді, Москві та Житомирі. Таким чином, з Німеччиною підприємство ніяк не було зв'язано<sup>46</sup>.

30 квітня було підбито підсумок діяльності Товариства за 1914 рік. Дохід склав 3,784 млн руб. при витраті в 1,559 млн руб., що означало 2,225 млн руб. чистого прибутку; акціонерам були виплачені дивіденди в розмірі 43 руб. 15 коп. на кожную 250-рублеву акцію<sup>47</sup>. Доки викуп не відбувся, Товариство продовжувало залишатися прямо зацікавленим у підвищенні прибутковості підприємства. Разом із тим, на думку Бюро з підготовки викупу трамвая, висловлену в доповіді міському голові (у грудні 1915 року), Товариство «оказалось совершенно несостоятельным приспособиться к обстоятельствам военного времени». Об'єктивні труднощі – зокрема, дефіцит палива для електростанції (перші повідомлення про проблеми з постачанням нафти відносяться ще до жовтня 1914 року<sup>48</sup>), запасних частин, нестача вагоноводів і кондукторів (частину яких було призвано до армії) – безумовно, мали місце, однак Товариство не докладало достатніх зусиль для їх подолання<sup>49</sup>. «Есть какие-то обстоятельства, – констатував міський голова в доповіді губернатору, – которые заставляют О-во К.Г.Ж.Д. поступать так, как будто О-ву безразлично, если даже не выгодно, наличие дезорганизации трамвайного хозяйства». Уявляється, що таких обставин могло бути мінімум дві. По-перше, з огляду на майбутній викуп і тривалу судову тяжбу з містом власники трамвая не були зацікавлені в довгостроковій перспективі або, скажімо, у зміцненні своєї репутації. Міський голова визнавав роль такого «психологічного чинника» в тій самій доповіді<sup>50</sup>. По-друге, скорочення руху не означало скорочення прибутку Товариства в такій самій пропорції; навпаки, при заданому числі пасажирів прибуток був тим більше, чим меншим числом вагонів вдавалося їх перевезти. Оскільки ж конкуренції в трамвая по суті не було (пересічний громадянин не міг собі дозволити щоденні поїздки візником), то переповнення вагонів само по собі не призводило до відтоку пасажирів: обмеження було тільки у фізичній місткості вагонів. Нарешті, вкладати гроші в ремонт шляхів і рухомого складу Товариству було абсолютно невигідно: це прямо зменшувало прибуток. «Вагоны в ветхом состоянии, в особенности

курсуючі по Глубочице; рельси почти сплошь состоят из обломков и очень изношены», – констатувала міська технічна комісія на чолі з Григорієм Дубеліром, що оглядала трамвай (наприкінці 1914 року)<sup>51</sup>. Відповіддю Товариства було: «<...> что же касается имущества Общества, то таковое находилось и находится в таком состоянии, что движение производится беспрепятственно и безопасно и, что для поддержания этого имущества в таком состоянии, кроме текущего ремонта, никаких особых исправлений не требуется»<sup>52</sup>.

Насправді ж технічний стан підприємства практично незмінно погіршувався. Ще й до війни, навесні 1914 року, городяни зверталися до міської управи, вказуючи, що у вагонів, які обслуговують Караваєвську й Лук'янівсько-Кирилівську лінії, погано працюють гальма – що на крутих ухилах цих ліній вкрай небезпечно. Товариство відповідало на запити управи «відписками»<sup>53</sup>. Результат такого ставлення до справи не змусив на себе чекати. 18 травня 1915 року сталася трамвайна катастрофа в Реп'яховому яру, на Лук'янівсько-Кирилівській лінії. Вагон покотився вниз по спуску, зійшов з рейок і врізався в садибу Кирилівської лікарні. Як показало розслідування, і пневматичне, і електричне гальма вагона відмовили<sup>54</sup>.

Нові пасажирські трамвайні лінії в Києві, починаючи з 1912 року, не будувалися. Пояснюється це, зокрема, тим, що Товариство не було зацікавлене у вкладенні грошей у розвиток мережі, оскільки це, знову-таки, зменшувало б його прибуток. Однак після початку війни було побудовано декілька коротких гілок, викликаних військовою необхідністю – для полегшення перевезення поранених. По двох таких гілках було відкрито пасажирський рух: 19 лютого 1915 року – від Лук'янівського базару до лазаретів Луцьких казарм і Дегтерівської богадільні, 26 травня того ж року – від товарної станції Київ I до Клінічного містечка (через Протасів Яр). На кожній з цих ліній працював один вагон. Лінії офіційно не входили до загальної маршрутної мережі, не мали номерів, а в звіті Товариства фігурували як «ветка № 1» і «ветка № 2», відповідно<sup>55</sup>. Для звичайних пасажирів на цих гілках діяв єдиний тариф – 5 копійок з усіх пасажирів, без пільг для учнів і солдатів (поранених, природно, перевозили безкоштовно)<sup>56</sup>.

Згадаємо також про Кадетську трамвайну лінію, яку місто в серпні 1915 року викупило в колишнього власника, Давида Марголіна. Саме ця лінія, таким чином, стала першим в Києві трамвайним підприємством, що перейшло у власність міста (хоча з технічної точки зору вона входила до загальної мережі, користуючись і рухомим складом, і струмом Товариства КМЗ). У листопаді 1916 року цю лінію було продовжено до будівель військових училищ на нинішній Солом'янській площі (після чого вона стала відома як Артилерійська лінія), у квітні 1918 року – до Чоколовського селища, у нинішньої Севастопольської площі<sup>57</sup>.

За підсумками 1915 року трамвайне підприємство, як і в минулі роки, принесло значний прибуток. Згідно зі звітом Товариства, дохід склав 4,018 млн руб., при витраті в 2,174 млн руб., що означало прибуток у 1,844 млн рублів<sup>58</sup>. Таким чином, місто залишалось зацікавленим у викупі підприємства. Суперечка ж, як і раніше, не була вирішена. Розгляд судового позову міста до Товариства було спочатку призначено на 9 вересня 1915 року, потім відкладено за клопотанням сторін – через складне становище на фронті й паніку, що виникла в місті<sup>59</sup>. Перша фаза розгляду тривала майже місяць, з 24 листопада по 15 грудня, і закінчилася резолюцією суду про необхідність перевірити розрахунки витрат Товариства (і відповідно належної йому викупної вартості)<sup>60</sup>.

У червні 1916 року товариш міського голови Федір Бурчак вніс до міської думи пропозицію про другу «трамвайну копійку», знову-таки на задоволення військових потреб<sup>61</sup>. На початку липня було видано відповідну постанову міської управи, згодом затверджену думою. Таким чином, проїзд однієї дільниці в трамваї мав подорожчати до 7 копійок. Це, однак, викликало протести відразу з декількох сторін. До міської управи надійшла колективна заява мешканців Києва, де було вказано, що постраждає передусім «беднейшее малоимущее население города, которое в сущности и пользуется услугами трамвая, ибо состоятельные люди имеют для разездов или собственные автомобили, или пользуются услугами извозчиков». Заявники пропонували обкласти новим податком власників автомобілів і візників, а не трамвайних пасажирів<sup>62</sup>. Опротестували постанову й кілька гласних думи, які вважали її незаконною. Губернатор спершу погодився з їх позицією<sup>63</sup>, проте на початку вересня змінив свою думку й затвердив постанову думи<sup>64</sup>. Тепер заперечило Товариство КМЗ. Наприкінці вересня воно повідомило міську управу, що йому, Товариству, «не предоставлено право участвовать в

якої-либо мере в установленні яких би то ни було податків або зборів з місцевих жителів», нагадало, що раніше внесло до сенату скаргу на постанову думи і про першу «трамвайну копійку», 1914 року, і повідомило, що не може погодитися на встановлення додаткового збору<sup>65</sup>. Управа передала справу на розгляд головному начальнику Київського військового округу, вказавши на екстрену військову необхідність і попросивши вжити примусових заходів<sup>66</sup>. (Місто намагалося покрити зростаючі військові витрати не тільки за рахунок збору з трамвайних квитків, а й шляхом підвищення тарифів на воду та електроенергію. Отримані таким чином додаткові доходи, проте, покривали менш ніж 30% додаткових витрат<sup>67</sup>.) На початку грудня штаб військового округу підтримав висловлену раніше пропозицію губернатора про внесення питання на нове обговорення думи, з тим, щоб її нову постанову було потім представлено на затвердження губернатору<sup>68</sup>.

Однак 14 грудня на засіданні управи було поставлено питання вже не про другу «трамвайну копійку», а про подвоєння тарифу – до 10 копійок за першу дільницю і 5 копійок за кожну наступну. Правління Товариства КМЗ майже традиційно заперечило проти ініціативи міського управління. Тепер аргументом Товариства було, зокрема, те, що підвищення тарифу може негативно позначитися на прибутковості підприємства. Рішення ухвалено не було<sup>69</sup>.

Водночас, за відсутності, як і раніше, розв'язку питання про викуп трамвая, місто продовжувало витрачати кошти з трамвайної позики на інші цілі. Перші такі витрати були зроблені ще до початку війни (на спорудження будівель Всеросійської виставки 1913 р., закінчення будівництва Бессарабського ринку, спорудження будівлі VI гімназії). У воєнний час витрати зросли, і до початку 1917 року загальна сума всіх витрат за рахунок трамвайної позики перевищила 11 млн руб.<sup>70</sup>

За 1916 рік трамвайне підприємство принесло прибуток дещо менший, ніж у попередні роки, але, як і раніше, значний: 4,589 млн рублів доходу при 3,006 млн витрати, тобто 1,583 млн руб. чистого доходу<sup>71</sup>. Разом із тим, якість обслуговування пасажирів продовжувала погіршуватися. У лютому 1917 року було констатовано, що в обігу перебуває вдвічі менше вагонів, ніж у довоєнний час (80 замість 157–168). Товариство пояснювало таке скорочення посиленням перевезення дров і військових вантажів, що викликало сильну порчу вагонів, а також сильним снігопадом, що трапився в грудні попереднього року<sup>72</sup>. На початку лютого в спробі забезпечити нормальний рух на найважливіших лініях міське управління прийняло рішення припинити нічний пасажирський рух, денний рух по деяких лініях, а також повністю закрити рух по лінії № 13 (Глибочицькій) і скоротити рух по лінії № 19 (Пуща-Водицькій)<sup>73</sup>. Через два тижні Товариство презентувало проект ще значнішого скорочення руху (закриття підлягало ще чотири лінії), з яким міська залізнична комісія погодилася, з невеликими змінами<sup>74</sup>.

Лютнева революція 1917 року докорінно змінила структуру влади. Міськими справами став завідувати так званий Виконавчий комітет громадських організацій. Проблеми ж у міському господарстві, і в трамвайному підприємстві зокрема, лише посилилися. До поганого технічного стану рухомого складу додавався дефіцит нафти для електростанції. На зміну попереднього рішення закрити деякі лінії, було вирішено з 1 травня скоротити число вагонів у русі на 30 одиниць, надавши право правління Товариства самостійно вирішити, на яких саме лініях збільшити інтервали<sup>75</sup>. Це, зрозуміло, призвело до ще більшого переповнення вагонів. У середині травня правління Товариства подало до виконавчого комітету проект обов'язкових постанов, за допомогою яких пропонувалося боротися з переповненням. Серед запропонованих заходів було: обмежити число пасажирів на майданчиках і заборонити стояти всередині вагонів; на зупинках встановити черги; заборонити проїзд зовні вагонів (на дугах, що виступали спереду і ззаду корпусу, і сходинах)<sup>76</sup>. Постанови були ухвалені, але не справили належного ефекту. Крім усього іншого, революція, як це часто буває, привела до розуміння багатьма городянами «свободи» як права на недотримання законів. Щоб відбити у «висунів», як їх тоді називали, бажання їздити на дугах, останні стали змащувати дьогтем<sup>77</sup>.

Тим часом, 19 квітня в Київському окружному суді розпочалося повторне слухання справи про викуп трамвая. Крім колишньої розбіжності в оцінці викупної суми (близько 8 млн руб. за версією міста, близько 20 млн руб. за версією Товариства), повірені Товариства тепер висунули аргумент про те, що після 1 січня 1917 року місто взагалі втратило право на викуп, позаяк

закінчився передбачений договором дворічний термін, протягом якого викуп міг бути здійснений<sup>78</sup>. Цей аргумент, однак, прийнятий не був; зі свого боку, по ходу слухань (що тривали три дні) повірені міста змінили свою оцінку викупної суми, погоджуючись тепер на суму понад 11 млн руб.<sup>79</sup> Нарешті, 24 травня суд виніс резолюцію. Міське управління мало протягом наступних шести місяців виплатити трамвайному Товариству, після взаємозаліків, близько 14 млн рублів. При цьому підприємство було оголошено власністю міста заднім числом, з 1 січня 1915 року, тож весь його чистий дохід з цієї дати надходив на користь міста, яке, у свою чергу, мало виплатити Товариству відсотки на викупну суму (6% річних) за той самий строк.

На засіданні думи двома днями пізніше з'ясувалося, що з суми трамвайної позики на той момент було в наявності лише близько 8 млн рублів. Управа постановила «подыскать источник для получения недостающей суммы». Давид Марголін зробив власний розрахунок; як і декількома роками раніше, він оцінив викупну суму приблизно в 12 млн рублів. Примітно, що Марголін повідомив свої міркування присяжному повіреному М. Вінаверу, який вів справу з боку Товариства, і той визнав їх правильними. Марголін запропонував зробити в приватних банках короткострокову позику на 10 млн рублів і одночасно підвищити трамвайний тариф до 10 коп. за дільницю. «Такое повышение тарифа, – повідомляв Марголін в листі міському голові, – при настоящей дороговизне передвижения, когда для извозчиков установлена такса в 1 рубль за конец вместо 20 коп, едва ли будет обременительно для населения, так как стоит только посмотреть на трамвайные очереди, чтобы убедиться в том, что трамваем пользуются главным образом люди среднего достатка». Міська управа, зі свого боку, внесла до судової палати скаргу на рішення суду, визнавши викупну суму в 14 млн рублів занадто високою<sup>80</sup>. У липні місто порушило перед Тимчасовим урядом питання про надання урядової гарантії нової позики, у 15 млн рублів<sup>81</sup>. Міський голова Євген Рябцов у листі на ім'я головного управління в справах місцевого господарства вказав, що навіть «при самых тяжелых экономических условиях в ближайшее 5-летие (1918–1923) город может рассчитывать на валовую прибыль до 23 мил. руб.», у зв'язку з чим викуп слід було здійснити негайно<sup>82</sup>. Наприкінці вересня Тимчасовий уряд постановив видати Києву з каси міського та земського кредиту позику на викуп, розширення та ремонт трамвая, яку місто мало погашати шляхом щомісячних платежів до каси за рахунок доходів від експлуатації трамвая<sup>83</sup>.

Нарешті, восени 1917 року в конфлікті між містом та Товариством з'явилася третя сторона. Вранці 14 вересня в приміщенні міської думи відбулися загальні збори всіх службовців трамвайного Товариства. У зв'язку з цим рух по всіх лініях трамвая було зупинено на цілий день<sup>84</sup>. Новоутворений «виконавчий комітет союзу службовців» повідомив правління Товариства свої вимоги, що стосувалися насамперед підвищення зарплати. Товариство відмовилося виконати вимоги, як «по причине безусловной их чрезмерности», так і тому, що, згідно з ухваленим ще в серпні рішенням Тимчасового уряду, тарифікація праці на міських підприємствах мала вироблятися міністрами внутрішніх справ, торгівлі та промисловості й праці<sup>85</sup>. У відповідь службовці та робітники з 25 вересня оголосили страйк. Було повністю припинено пасажирський рух; курсували лише вагони, що перевозили військові матеріали й нафту для електростанції, а також санітарні вагони. Міська управа наклала на Товариство штраф у розмірі 11 тис. рублів на добу (по 500 рублів за кожну з 22-х ліній, що не діяли). Наступного дня страйк було припинено; о 12 годині дня приступила до роботи погоджувальна комісія з ліквідації конфлікту<sup>86</sup>. У перші ж дні роботи комісії представники правління трамвая заявили, що підвищення окладів неможливо без підвищення трамвайного тарифу, що, у свою чергу, вимагало згоди міста<sup>87</sup>. Десять днів роботи комісії не дали позитивного результату, і 5 жовтня почався другий страйк, що тривав, як і перший, один день<sup>88</sup>.

Як показали розрахунки, тепер підприємство працювало зі значним збитком, який міг сягнути 3 млн рублів на рік. 4 жовтня Товариство повідомило управу, що «днями» подвоїть тариф, а ще через два тижні, зробивши новий підрахунок доходів і витрат, попросило дозволу управи не подвоїти, а потроїти тариф<sup>89</sup>. Зі свого боку, представники спілки службовців трамвая, що прибули наприкінці жовтня до міської управи, ультимативно зажадали підвищити тариф з 1 листопада, заявивши, що, якщо відповідне рішення не буде ухвалено, вони самочинно підвищать тариф з того ж дня. Управа не погодилася на підвищення, виходячи з того, що тяжба з приводу викупу тривала, і місто «не может согласиться на установление таких условий,



при которых противной стороне предоставляется возможность получить выгоду», проте одночасно з цим зробила оригінальну заяву: «Если служащие найдут возможным повысить тариф без санкции города, то город ничего против этого иметь не будет»<sup>90</sup>. Через кілька днів дума підтвердила негативне рішення з питання про подвоєння тарифа<sup>91</sup>. Підприємство продовжувало працювати з дефіцитом, і Товариство, замість підвищення зарплати службовцям, змушено було ухвалити рішення, починаючи з 1 грудня, видавати їм утримання не в повному розмірі. У відповідь збори трамвайних службовців постановили оголосити з 25 листопада триденний страйк<sup>92</sup>, а рада делегатів союзу службовців прийняла заяву, в якій говорилося: «послать тарифную комиссию союза в гор. Управу <...> чтобы комиссия потребовала от гор. управы ясного, определенного, официального ответа: 1) выкупит ли городское управление предприятие трамвая немедленно, 2) если гор. управление не выкупит, то осуществит ли оно реквизицию его. На случай неудовлетворительного ответа комиссия должна заявить, что союз, к сожалению, сам реквизирует предприятие и явочным порядком проведет увеличение тарифа с 20 ноября»<sup>93</sup>.

Подібна позиція власних службовців не могла не вплинути на рішення правління Товариства КМЗ. 21 листопада було укладено угоду між містом і представниками Товариства про викуп трамвайного підприємства. Остаточо обумовлена сума викупу склала 11 млн рублів – що, з урахуванням інфляції, яка вже набула тоді значного розміру, було навіть менше, ніж та сума (8 млн руб.), яку місто пропонувало спочатку, у 1915 році. Угода мала бути затверджена міською думою, з одного боку, і загальними зборами акціонерів Товариства, з іншого, причому належало це зробити не пізніше 25 січня 1918 року<sup>94</sup>. Цілком імовірно, що, крім жорсткої позиції службовців, на поступливість правління Товариства вплинула і політична ситуація в країні (нагадаємо, що 25 жовтня в Петрограді владу захопили більшовики, а 7 листопада в Києві була проголошена Українська Народна Республіка). Як виявилось незабаром, Товариство запізнилося зі своїм рішенням.

У перших числах грудня відбулася угода між містом, Товариством і службовцями з приводу видачі останнім ліквідаційних сум у зв'язку з викупом. Службовці мали отримати винагороду в розмірі близько місячного утримання за кожний рік служби. Загальна ліквідаційна сума становила 1,4 млн рублів, з яких місто виплачувало 550 тис. і Товариство – 850 тис. Разом з цим, з 4 грудня було введено новий тариф. Тепер проїзд однієї тарифної ділянки коштував 20 коп., двох – 35 коп., кожної наступної – 10 коп. Учні платили по 10 копійок за ділянку. Проїзд до Пущі-Водиці від думи коштував 1 руб., від Олександрівської (Контрактової) площі – 90 коп.<sup>95</sup>

Того ж дня газети надрукували замітку міського голови Євгена Рябцова під назвою «К гражданам, пользующимся трамваем». Рябцов зазначав, що «предприятие приходит к упадку не только в виду трудности ведения всяких дел в наше время, но и потому, что население с крайней неосторожностью обращается с трамваем». Ішлося про те саме, що й раніше – переповнення вагонів, їзду на сходинах і дугах. З 225 вагонів на той момент могли рухатися 90, і практично кожен день нові вагони, за висловом міського голови, «захворювали»<sup>96</sup>. Через десять днів до пасажирів, також через газету, звернувся голова виконкому союзу службовців КМЗ Г. А. Радченко, з подібною ж заявою: «<...> подвижной состав разрушается самой же публикой, вследствие чрезмерной перегрузки его пассажирами, не соблюдающими никаких норм при посадке, а также игнорирующими все увещания трамвайных агентов». Голова нагадував і про те, що перевантаження загрожує катастрофами на спусках (одна така велика катастрофа сталася в травні 1917 року на Олександрівському узвозі)<sup>97</sup>. Наступне звернення, ще через кілька днів, газета «Киевлянин» надрукувала у вигляді фейлетону: «Товарищи! <...> Увещательный комитет <...> убедительно, горячо и искренне» умоляет граждан не ложиться на крышу вовсе, не стоять на ступеньках в количестве более 25 человек, не складываться на площадках в горизонтальном положении, а быть в вертикальном положении, перпендикулярно рельсам»<sup>98</sup>. «Умовляння», зрозуміло, мало допомагали. В умовах незадоволеного попиту на перевезення пасажирів з одного боку і «свободи» – з іншого, установити на трамваї порядок було практично неможливо. Переповнення вагонів приносило Товариству вже не стільки прибуток, скільки додаткові збитки: робота кондукторів була утруднена, і дуже багато пасажирів їхали безкоштовно. Солдати ж взагалі відмовлялися платити за проїзд<sup>99</sup>.

До Різдва 1917 року остаточна угода про викуп трамвайного підприємства була майже готова. Управа виробила умови викупу, а на зборах акціонерів Товариства 22 грудня було обрано комісію, що була уповноважена укласти угоду. Проте ця комісія так і не приступила до роботи. Один з основних акціонерів і член комісії Р. Бетт поїхав з Києва до Петрограда, щоб уточнити умови реалізації нової трамвайної позики. Передбачалося його повернення до Києва на початку 1918 року, але 9 січня Бетт з Петрограда надіслав Марку Бродському, кандидату у члени правління Товариства, який знаходився в Києві, листа, що починався так: «Rien a faire, j'ai tout essayé, tout tenté. Devant les propositions draconiennes de la Ville, je reçois information des 2/3 des actionnaires que l'arrangement projeté est inacceptable» [«Нічого не можна зробити, я все намагався, все спробував. Перед лицем драконівських пропозицій міста, я отримав інформацію від 2/3 акціонерів, що передбачувана угода неприйнятна»]. Далі Бетт повідомляв, що зробить розпорядження про повну зупинку трамвайного руху з 16 січня 1918 року, додавши: «Ou adviendra-t-il, je ne sais. L'avenir est bien sombre et ici le ciel politique bien chargé. Roumanie, Rada, Bolchéviki, Ukraine, etc., la Sud de la Russie va commencer la période d'épreuves» [«До чого це призведе, я не знаю. Майбутнє вельми туманне, а політичне небо тут вельми напружене. Румунія, Рада, більшовики, Україна і т. п., на Півдні Росії починається період випробувань»]<sup>100</sup>.

26 січня, наступного дня після настання строку викупу, владу в Києві захопили більшовики. Трамвайний рух під час боїв у місті практично припинився. 31 січня управа попередила Бродського листом, що на 3 лютого (16 лютого за новим стилем) призначено засідання погоджувальної комісії, причому неявка представників правління вважатиметься відмовою Товариства від подальших переговорів. Бродський повідомив управу, що нікого з членів правління в Києві немає. Як пізніше з'ясувалося, одночасно він відмовився від звання кандидата в члени правління й передав всі справи підприємства організаціям службовців. Таким чином, після фактичного самоусунення правління Товариства, трамвайне підприємство з 3 (16) лютого виявилось в руках службовців, що не було передбачено ніякими договорами і порушувало інтереси міста. Більшовики, у короткий період перебування в Києві, встигли формально оголосити про націоналізацію підприємства (комісаром був призначений Шпігель). Однак фактично трамвай весь цей час залишався в руках організації службовців, яка не могла забезпечити ефективне управління підприємством. Не вистачало палива, для ремонту вагонів не було коштів, зарплата запізнювалася на півтора-два місяці. Природним результатом стало невдоволення службовців; скінчилося тим, що одна частина службовців оголосила страйк проти іншої, і 18 березня (н. ст.) 1918 року трамвайний рух припинився.

«Настал момент, когда город мог взять трамвайное предприятие как свое собственное имущество во владение и управление[,] брошенное на произвол судьбы тем, кому оно отдано было в эксплуатацию», – повідомлялося в доповіді міської управи в думу. Дійсно, ще 15 березня (н. ст.) Присутствіє управи на підставі висновку міських юристів постановило взяти трамвайне підприємство в управління міста. Нарешті, 18 березня, коли рух зупинився, о 2-й годині дня, міський голова Євген Рябцов і члени Управи Спіцин і Богомольний оголосили службовцям, що Управа вступила у володіння й керування трамваєм<sup>101</sup>. Так закінчилася історія київського трамвая як приватного підприємства, і почався новий, більш складний етап його історії як міського підприємства.

Отже, 1913–1918 роки стали переломним періодом в історії київського трамвая. Поєднання двох обставин – світової війни (і погіршення економічної ситуації, а потім політичні ускладнення) і конфлікту між власниками трамвая й містом з питання про викуп привели до глибокої кризи підприємства. Останнє перетворилося з прибуткового на збиткове, а якість обслуговування пасажирів різко погіршилася. Логічним наслідком цих подій стало фактичне самоусунення власників підприємства і безкоштовний перехід його у володіння міста.

<sup>1</sup> Державний архів Київської області. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162в зв.

<sup>2</sup> Доклад по вопросу о выкупе трамвая [Київ, 1914]. – Науково-довідна бібліотека ЦДІА України у м. Києві, інв. № 32604. – С. 4.

<sup>3</sup> Киевлянин. – 19 декабря 1904.

<sup>4</sup> Киевский трамвай за сорок лет. – К., 1933. – С. 26.

- <sup>5</sup> Moniteur Belge. – 12 janvier 1905. – № 204.
- <sup>6</sup> Киевлянин. – 19 декабря 1904.
- <sup>7</sup> Доклад по вопросу о выкупе трамвая [Киев, 1914]. – Науково-довідна бібліотека ЦДІА України у м. Києві, інв. № 32604. – С. 56.
- <sup>8</sup> Киевская мысль. – 20 января 1915.
- <sup>9</sup> Державний архів міста Києва (далі – ДАК). – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 16. – Арк. 4–6.
- <sup>10</sup> Там само. – Спр. 161. – Арк. 178.
- <sup>11</sup> Киевлянин. – 16 ноября 1912.
- <sup>12</sup> Киевская мысль. – 16 февраля 1913.
- <sup>13</sup> Киевлянин. – 12 января 1913.
- <sup>14</sup> Киевлянин. – 11 июля 1913.
- <sup>15</sup> Киевская мысль. – 5 апреля 1913.
- <sup>16</sup> Киевлянин. – 3 мая 1913.
- <sup>17</sup> Последние новости. – 17 октября 1913.
- <sup>18</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 161. – Арк. 123–124.
- <sup>19</sup> Там само. – Арк. 145–149.
- <sup>20</sup> Там само. – Арк. 23.
- <sup>21</sup> С. Машкевич. До історії автобусного сполучення у дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – 2013. – № 2 (115). – С. 38–41.
- <sup>22</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 154. – Арк. 5.
- <sup>23</sup> Там само. – Спр. 198. – Арк. 7, 26–27, 174.
- <sup>24</sup> Там само. – Спр. 87. – Арк. 63–64а.
- <sup>25</sup> Киевлянин. – 23 мая 1914.
- <sup>26</sup> Киевлянин. – 21 июня 1914.
- <sup>27</sup> Киевлянин. – 11 июля 1914.
- <sup>28</sup> Киевлянин. – 19 августа 1914.
- <sup>29</sup> Киевлянин. – 12 сентября 1914.
- <sup>30</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 198. – Арк. 138, 144.
- <sup>31</sup> Там само. – Спр. 201. – Арк. 43.
- <sup>32</sup> Киев. – 9 сентября 1914.
- <sup>33</sup> Киев. – 12 сентября 1914.
- <sup>34</sup> Киевская мысль. – 27 сентября 1914.
- <sup>35</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 198. – Арк. 286.
- <sup>36</sup> Там само. – Оп. 49. – Спр. 16. – Арк. 68–69.
- <sup>37</sup> Известия Киевской Городской Думы. – 1914. – № 11. – С. 6.
- <sup>38</sup> Киевская мысль. – 5 ноября 1915.
- <sup>39</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 4. – Арк. 3–3зв.
- <sup>40</sup> Там само. – Арк. 18.
- <sup>41</sup> Киев. – 7 января 1915.
- <sup>42</sup> Киевлянин. – 1 февраля 1915.
- <sup>43</sup> Киев. – 12 апреля 1915.
- <sup>44</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 287. – Арк. 27–29, 34–40.
- <sup>45</sup> Киевская мысль. – 7 февраля 1915.
- <sup>46</sup> Киевлянин. – 14 марта 1915.
- <sup>47</sup> Киевская мысль. – 1 мая 1915.
- <sup>48</sup> Киевлянин. – 21 октября 1914.
- <sup>49</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 189. – Арк. 1–2.
- <sup>50</sup> Там само. – Арк. 3–3об.
- <sup>51</sup> Киевская мысль. – 17 января 1915.

- <sup>52</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 4. – Арк. 38.
- <sup>53</sup> Там само. – Оп. 54. – Спр. 201. – Арк. 20–24.
- <sup>54</sup> Киев. – 20 мая 1915.
- <sup>55</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 285. – Арк. 17.
- <sup>56</sup> Киев. – 19 февраля 1915.
- <sup>57</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 48. – Спр. 67. – Арк. 14–15.
- <sup>58</sup> Там само. – Оп. 54. – Спр. 285. – Арк. 3.
- <sup>59</sup> Киев. – 9 октября 1915.
- <sup>60</sup> Киев. – 16 декабря 1915.
- <sup>61</sup> Южная копейка. – 7 июня 1916.
- <sup>62</sup> Киев. – 3 июля 1916.
- <sup>63</sup> Киев. – 29 июля 1916.
- <sup>64</sup> Киевская мысль. – 2 сентября 1916.
- <sup>65</sup> Южная копейка. – 28 сентября 1916.
- <sup>66</sup> Южная копейка. – 11 октября 1916.
- <sup>67</sup> Киевская мысль. – 20 ноября 1916.
- <sup>68</sup> Южная копейка. – 8 декабря 1916.
- <sup>69</sup> Южная копейка. – 15 декабря 1916.
- <sup>70</sup> Киевская мысль. – 1 сентября 1917.
- <sup>71</sup> ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 18. – Арк. 2.
- <sup>72</sup> Киевская мысль. – 3 февраля 1917.
- <sup>73</sup> Киевлянин. – 4 февраля 1917.
- <sup>74</sup> Киевлянин. – 18 февраля 1917.
- <sup>75</sup> Киевская мысль. – 4 мая 1917.
- <sup>76</sup> Последние новости. – 18 мая 1917.
- <sup>77</sup> Киевлянин. – 27 мая 1917.
- <sup>78</sup> Последние новости. – 20 апреля 1917.
- <sup>79</sup> Последние новости. – 22 апреля 1917.
- <sup>80</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 379. – Арк. 27–35, 139.
- <sup>81</sup> Киевлянин. – 26 июля 1917.
- <sup>82</sup> Киевская мысль. – 7 сентября 1917.
- <sup>83</sup> Вестник Временного правительства. – 20 октября 1917.
- <sup>84</sup> Южная газета. – 14 сентября 1917.
- <sup>85</sup> Киевская мысль. – 21 сентября 1917.
- <sup>86</sup> Киевская мысль. – 26 сентября 1917.
- <sup>87</sup> Киевлянин. – 30 сентября 1917.
- <sup>88</sup> Киевская мысль. – 6 октября 1917.
- <sup>89</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 379. – Арк. 79зв–80.
- <sup>90</sup> Киевлянин. – 29 октября 1917.
- <sup>91</sup> Киевская мысль. – 4 ноября 1917.
- <sup>92</sup> Киевская мысль. – 23 ноября 1917.
- <sup>93</sup> Киевская мысль. – 24 ноября 1917.
- <sup>94</sup> Киевлянин. – 23 ноября 1917.
- <sup>95</sup> Киевская мысль. – 3 декабря 1917.
- <sup>96</sup> Последние новости. – 4 декабря 1917.
- <sup>97</sup> Киевлянин. – 13 декабря 1917.
- <sup>98</sup> Киевлянин. – 17 декабря 1917.
- <sup>99</sup> ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 379. – Арк. 37зв.

<sup>100</sup> Там само. – Арк. 131, 139.

<sup>101</sup> Там само. – Арк. 139–140зв.

*Статья посвящена истории киевского трамвайного предприятия в первой части кризисного периода, с 1913 по начало 1918 года. Помимо мировой войны и связанных с ней экономических и политических трудностей, на работу трамвая отрицательно повлияли недоразумения, связанные с предстоящим выкупом предприятия городом. В итоге трамвай перешел во владение города безвозмездно.*

*Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, Первая мировая война, революция.*

*The article is devoted to the history of the Kiev tram enterprise during the first part of the crisis period, from 1913 through early 1918. In addition to World War I and the associated economic and political difficulties, the functioning of the tram network was negatively affected by misunderstandings related to the impending buyout of the company by the city. As a result, the tram came into the possession of the city free of charge.*

*Keywords: Kiev, public transportation, tram, First World War, revolution.*