

КИЇВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД (1943 – кінець 1950-х років)

Розповідається про роботу київського міського транспорту з моменту визволення Києва від нацистської окупації (листопад 1943 року) до кінця 1950-х років. Проаналізовано основні тенденції розвитку транспортної системи, зроблено акцент на ролях різних видів транспорту і зміні розподілу цих ролей у часі.

Ключові слова: Київ, міський транспорт, трамвай, тролейбус, автобус, метрополітен, 1940–1950-і роки.

Звільнення Києва від нацистської окупації в листопаді 1943 року поклало початок новому періоду в історії міста. Лейтмотивом кількох наступних років було відновлення міського господарства, ліквідація заподіяного війною збитку, причому перші півтора роки цієї діяльності припадають на період війни в Європі, що тривала. З весни 1945 року життя в місті остаточно набуло мирного характеру, і з цього часу можна говорити про продовження еволюційного розвитку Києва, перерваного війною. Характерною особливістю кінця 1940-х і 1950-х років у Києві є швидке зростання міської території, головним чином за рахунок інтенсивного будівництва на лівому березі Дніпра. Це виводило на перший план завдання відновлення і швидкого розвитку міського транспорту, з метою задоволення зростаючих потреб у переміщенні містом.

У цій статті розглядається еволюція київського міського транспорту з 1943 року (початок післявоєнного відновлення) до кінця 1950-х років (напередодні пуску метрополітену). Цей період характеризується, з одного боку, інтенсивним зростанням трамвайного, тролейбусного та автобусного сполучення; з іншого боку, перерозподілом ролей видів транспорту – насамперед зменшенням питомої ваги трамвая і продовженням розпочатої ще до війни поступової ліквідації трамвайного сполучення в центрі. У ці ж роки почалося будівництво в Києві метрополітену, яке, однак, було перервано за розпорядженням з Москви й у підсумку розтягнулося більш ніж на десятиліття.

Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Центрального Державного архіву вищих органів влади (ЦДАВО) України, Центрального Державного архіву громадських об'єднань (ЦДАГО) України, періодична преса 1940–50-х років. Більшість документів вводиться в науковий обіг вперше.

У період німецької окупації в Києві підтримувався трамвайний рух у вельми скороченому обсязі; тролейбусного й автобусного руху не було¹. Оскільки й перед війною основним видом транспорту в місті був трамвай (питома вага тролейбуса й автобуса, разом узятих, в пасажирських перевезеннях у 1938 році становила 6 %²), першочерговим завданням було відновлення трамвайного руху. Наступного дня після вступу Радянської армії до Києва, 7 листопада 1943 року, було видано «Приказ № 1 по Управленню Киевского трамвая», в якому йшлося: «Согласно решению городского комитета партии Киевский трамвай должен быть восстановлен в кратчайшие сроки»³. Збиток, нанесений трамвайному господарству війною, виражався наступними цифрами: з 204,6 км одиночного шляху було розібрано або приведено в непридатність 29,6 км; з 206,7 км повітряної контактної мережі – знищено близько 50 км. З 438 пасажирських трамвайних вагонів (станом на 1941 рік) на листопад 1943 року залишилося

Автор висловлює щире подяку Костю Козлову за сприяння в роботі та корисні обговорення.

341 (68 вагонів було спалено німецькою армією в Слобідському парку на лівому березі, разом із самим парком, ще кілька десятків – перероблено на вантажні). Тролейбусну контактну мережу (31 км) було повністю знищено, з 47 тролейбусів підлягали відновленню тільки 10 (частину було вивезено до Німеччини, ще частину – розібрано на деталі для комплектації вивезених)⁴.

Вже до 20 листопада 1943 року було значною мірою відновлено основні трамвайні лінії в центрі міста, ще через шість днів – лінії до Залізничного перетину (район нинішньої станції метро «Берестейська») і до Пущі-Водиці. До кінця року шість маршрутів (№ 1, 4, 7, 9, 12, 13) було визнано придатними до експлуатації⁵. Відзначимо, що першим відновленим видом транспорту став фунікулер, який розпочав роботу 27 листопада 1943 року⁶. Рух трамвая почався 1 січня 1944 року за маршрутом № 13. Хронологію відновлення трамвайних маршрутів у 1944 році подано в таблиці⁷ (для стислості тут наведено сучасні назви вулиць і площ):

Дата відкриття	№	Маршрут	Довжина, км
01.01	13	Контрактова пл. – пл. Перемоги	4,6
06.01	9	Ріг Великої Васильківської і Саксаганського – Контрактова пл.	6,7
07.01	7	Бессарабка – Польова вул.	4,8
08.01	11	Контрактова пл. – Петропавлівська пл.	5,5
12.01	1	Либідська пл. – Софійська пл.	5,3
14.01	4	Кабельний завод – Софійська пл.	4,9
03.07	22	Бессарабка – Вокзал	2,2
09.07	6	Пл. Перемоги – Залізничний перетин	5,9
10.07	12	Контрактова пл. – Пуща-Водиця (14 лінія)	19,1
15.10	2	Софійська пл. – Вокзал (через Вел. Житомирську)	3,4
29.11	15	Софійська пл. – Вокзал (через Саксаганського)	4,8
09.12	10	Либідська пл. – Вокзал	5,2

(Слід урахувати, що в документах зустрічаються розбіжності. За іншими даними, рух за маршрутом № 12 до Пущі-Водиці було відкрито 19 травня, причому виконувалося всього два рейси на день, а з 27 червня – сім рейсів на день, з інтервалом дві години. З 22 листопада було відкрито маршрут № 19 Контрактова пл. – дача Кульженка (пл. Шевченка), який обслуговувався одним поїздом. З 29 листопада було закрито маршрут № 9, а № 13 – продовжено від пл. Перемоги до вокзалу⁸).

З 1 березня 1944 року вступила в дію тимчасова трамвайна лінія специфічного призначення – Хрещатицька вантажна гілка. Вона призначалася для вивезення будівельного сміття, що утворилося у великих кількостях внаслідок вибухів і пожеж на Хрещатику у вересні 1941 року. У 1940-і роки трамваї залишалися найефективнішим засобом перевезення вантажів містом у великих обсягах. Взагалі кажучи, пасажирському трамвайному руху прагнули віддавати пріоритет перед вантажним: так, на лінії до Пущі-Водиці слід було тримати одну колію вільною від вантажних поїздів, у разі ж наявності в Пущі-Водиці одночасно пасажирського та вантажних поїздів пасажирський мав відходити першим⁹. Однак у випадку з Хрещатицькою гілкою ситуація була зворотною. Для забезпечення безперебійного руху вантажних поїздів (як правило, тривагонних – моторного вантажного вагона і двох платформ) цією лінією пасажирський рух на маршруті № 1, Червоноармійською (Великою Васильківською) вулицею припинявся з 10-ї

до 17-ї години. Для розвантаження сміття в районі кінцевої станції Либідь було збудовано спеціальний тупик; розвантажувати вантажні вагони на кільці пасажирської лінії суворо заборонялося¹⁰. Пік перевезень цією гілкою припав на 1944–1945 роки; у 1946 році їх обсяг різко зменшився¹¹. У 1948 році, із закриттям лінії по Червоноармійській, Хрещатицька гілка опинилася відрізаною від решти мережі¹². Наприкінці того ж року було розібрано частину цієї гілки, від Бессарабки до Жиланської вулиці, у квітні 1949 року – частину, що залишалася, від Бессарабки до вулиці Карла Маркса (Архітектора Городецького)¹³; також у 1949 році було розібрано тупик наприкінці Червоноармійської¹⁴.

На відновлення тролейбусного руху довелося чекати довше – у першу чергу через те, що набагато гірше зберігся рухомий склад. Пуск тролейбусів за першим довоєнним маршрутом, завод ім. Дзержинського (на нинішній Либідській площі) – площа Толстого, було приурочено до чергової річниці Жовтневої революції (та першої річниці визволення Києва): рух відкрито 6 листопада 1944 року. На маршрут вийшли чотири машини, що працювали з 8-ї до 22-ї години¹⁵. 29 квітня 1945 року маршрут було продовжено до вокзалу, а випуск збільшено до десяти машин¹⁶. Однак з 18 травня рух до вокзалу було знову закрито у зв'язку з асфальтуванням Хрещатика. 18 вересня розпочалась експлуатація тролейбусної лінії на всьому протязі Хрещатика, що означало повне відновлення довоєнної тролейбусної мережі (31 км). Тепер на два маршрути: № 1 (завод ім. Дзержинського – вокзал) і № 2 (пл. Сталіна (Європейська) – вокзал) виходило 16 тролейбусів; правда, на практиці їх часто було менше, через дефіцит як електроенергії, так і справних машин. Лише 25 вересня 1947 року, завдяки поповненню рухомого складу, з'явилася можливість відкрити маршрут № 3 (пл. Сталіна – пл. Толстого)¹⁷.

Починаючи з 1945 року, у розвитку київського міського транспорту чітко простежується тенденція заміни трамвайного руху в центрі тролейбусним. Відповідні плани були сформульовані й почали втілюватися ще до війни: у 1934 році (до пуску тролейбуса) було знято перші дві трамвайні лінії, на Хрещатику і вулиці Леніна (Богдана Хмельницького); планувалася заміна трамвая тролейбусом на вулиці Кірова (Грушевського). У вересні 1945 року припинився рух трамвая Великою Житомирською вулицею. У квітні 1946 року було закрито лінію бульваром Шевченка від Бессарабки до Галицької площі (площі Перемоги)¹⁸. Обидві ці лінії було замінено тролейбусними, але з помітним запізненням: тролейбусний маршрут № 4 (пл. Калініна (Майдан Незалежності) – Кабельний завод) було відкрито 6 листопада 1947 року¹⁹, маршрут № 5 (пл. Толстого – Повітрофлотське шосе) – рівно через рік²⁰.

У 1946 році на рівні Ради Міністрів УРСР було ухвалено рішення про реконструкцію Червоноармійської вулиці, «которая является основной автомагистралью города и должна быть освобождена от трамвайного движения»²¹. Трамвайні колії було заплановано перенести на паралельну вулицю Горького (Антоновича)²². Надалі запропонували були переглянути це рішення, враховуючи, що «[п]асажиропотік на вул. Червоноармійській є найнапруженішим у місті та не зможе бути обслугований шляхом заміни трамвая на значно менш пасажиромісткий безрейковий транспорт»²³ (сьогодні саме під цією вулицею проходить лінія метро). Однак навесні 1948 року було остаточно ухвалено звільнити Червоноармійську від трамваїв, причому, заради економії коштів, замість траси вулицею Горького було використано колії, що існували, на Бульйонській вулиці (Казимира Малевича) та добудовано відрізок нижньою частиною Володимирської вулиці²⁴. Трамвайний рух Червоноармійською було закрито у вересні 1948 року²⁵. Аби не припиняти рух початковою частиною вулиці Саксаганського, було добудовано другу колію до вантажної гілки вулицею Шота Руставелі до нового кільця на Бессарабці. Відповідно, з 1 жовтня було відкрито маршрут № 10 за новою трасою (Вокзал – Сталінка); з 6 жовтня – маршрут № 1 за скороченою трасою (пл. Богдана Хмельницького – пл. Толстого); з 17 листопада – маршрут № 15 новою трасою (пл. Богдана Хмельницького – завод ім. Дзержинського); з 4 грудня – новий маршрут № 17 (Вокзал – Бессарабка). Крім того, з 10 жовтня було відновлено рух за маршрутом № 8 (пл. Богдана Хмельницького – артучилище)²⁶.

Навесні 1947 року було заплановано відкрити човниковий (одним вагоном) рух по коротких відрізках трамвайних ліній у центрі, з крутим ухилом: Малою Житомирською вулицею («підйом ім. Калініна», пл. Калініна – Урядова (Михайлівська) пл.) та вулицею Свердлова (Прорізною, «підйом ім. Свердлова», Хрещатик – Володимирська)²⁷. Також планувалося відновити рух Круглоуніверситетською вулицею, знову зв'язавши таким чином Бессарабку з Печерськом

(продовження цієї лінії, Банковою вулицею, відкривати не передбачалося)²⁸. З цих трьох коротких маршрутів було відкрито лише один, вулицею Свердлова; з 1 жовтня 1948 року його перетворили на повноцінний маршрут № 14 (Хрещатик – вокзал)²⁹. Однак у січні 1950 року перевірка показала, що колії на вулиці Свердлова (укладені ще 1909 року) були в незадовільному технічному стані; на крутому ухилі це представляло явну небезпеку. Рух було закрито для ремонту колії³⁰, однак більше він не відновлювався.

У той же час продовжувався розвиток тролейбусної мережі, а також насичення маршрутами існуючих ліній. 11 червня 1947 року було подовжено лінію Брест-Литовським шосе (проспектом Перемоги) і відкрито маршрут № 7 (пл. Сталіна – Польова вул.); з 23 липня до нього додався маршрут № 6 (Завод ім. Дзержинського – Польова вул.). 26 червня маршрут № 1 продовжили до Автостради (бульвару Дружби народів), а також відкрили маршрут № 8 (Вокзал – Сталінка). З 13 січня 1950 року лінію Брест-Литовським шосе подовжили до Залізничного перетину (маршрути № 5 і 7). Улітку 1950 року на існуючих лініях відкрили нові маршрути № 9 (пл. Толстого – Сталінка) і № 10 (пл. Толстого – вокзал). 5 листопада того ж року маршрут № 1 продовжили новозбудованою лінією до клубу ім. Фрунзе (Московська площа). Нарешті, 31 грудня 1950 року на новій лінії по Автостраді відкрили маршрут № 11 (клуб ім. Фрунзе – Набережна). Нова лінія стала першою в Києві тролейбусною лінією, що її було побудовано не замість або на допомогу трамваю; новий маршрут – першим тролейбусним маршрутом, що не заїжджав у центр (що, втім, викликало його низьку популярність і швидке об'єднання з маршрутом № 10, від вокзалу)³¹.

У підсумку співвідношення числа пасажирів, перевезених трамваем і тролейбусом, змінилося з 12:1 у 1945 році³² до приблизно 2:1 у 1950 році (трамваї, за середньодобового випуску 254 вагони, перевезли 169,7 млн пасажирів; тролейбуси, за випуску 94 машини – 80,5 млн). При цьому тролейбус дав набагато більший прибуток, ніж трамвай, і у відносному, і навіть в абсолютному обчисленні: валовий дохід трамвая за 1950 рік склав 51,0 млн руб., чистий прибуток – 6,4 млн руб., тролейбуса – 32,2 млн руб. і 10,9 млн руб., відповідно³³.

До 1950 року було завершено відновлення всіх довоєнних трамвайних ліній, які планувалося відновити. У 1945–1946 роках було в кілька етапів відкрито рух Володимирським узвозом і вулицею Кірова на Печерськ; у 1948 році маршрут № 3 було подовжено до Печерського мосту³⁴; 18 листопада 1949 року відкрито маршрут № 20 (пл. Сталіна – Лавра)³⁵. Замість лінії Круглоуніверситетською вул., від відновлення якої в підсумку відмовилися, Бессарабку з'єднали з Печерськом новопрокладеною лінією – довшою і не настільки крутою – вулицею Мечникова і Кловським узвозом. Ця лінія була добудована в середині грудня 1950 року, відкриття ж руху по ній було затримано дещо незвичайною обставиною: для забезпечення габариту необхідно було перенести паркан заводу «Арсенал», чому директор заводу перешкодив³⁶. Новий маршрут № 29, Будинок офіцера – Театр юного глядача (синагога Бродського), було відкрито 13 січня 1951 року³⁷; з 19 травня рух тут було посилено новим маршрутом № 30 (Театр юного глядача – Суворовське училище)³⁸. Відзначимо також введення в дію нової одноколіїної гілки на Подолі, з маршрутом № 27 (Контрактова пл. – ГЕС-2, відкрито 23 січня 1950 року³⁹, закрито в 1961 році).

Подальша еволюція трамвайної мережі в 1950-і роки майже повністю була підпорядкована основному завданню – виходу на лівий берег. Відновленню трансдніпровського трамвайного сполучення перешкоджало те, що був зруйнований міст імені Євгенії Бош, по якому трамваї до війни перетинали річку. Наприкінці 1940-х років існував план відновлення дарницької трамвайної мережі як внутрішньорайонної, без зв'язку з основною мережею; земельну ділянку, на якій до війни розташовувався Слобідський трамвайний парк (імені Фрунзе, у нинішньої станції метро «Лівобережна»), було надано трамвайно-тролейбусному управлінню під відновлення цього парку⁴⁰. Однак перевагу віддали раціональнішому рішення – організувати трамвайне сполучення через новий міст, який замінив собою Наводницький міст (і став відомий як міст імені Патона). 30 квітня 1951 року почався рух за маршрутом № 28, від Поштової площі до Наводницького перехрестя⁴¹. 5 листопада 1953 року було відкрито міст імені Патона, а 1 листопада 1954 року маршрут № 28 було подовжено через міст до нової кінцевої зупинки на КП (нинішня Ленінградська площа)⁴². 16 жовтня 1955 року цей самий маршрут було подовжено до селища ДШК (Дарницького шовкового комбінату)⁴³, 14 лютого 1956 року – до

ДШК⁴⁴ (у нинішньої ст. метро «Лісова»). Таким чином була сформована «стрижнева» лівобережна лінія, уздовж проспекту Возз'єднання й Діагональної вулиці (проспекту Гагаріна). Далі лінію по Набережному шосе було з'єднано другою колією з лінією по вулиці Жданова (Сагайдачного), і з 1 липня 1957 року маршрут № 28 подовжено від Поштової площі до Контрактової⁴⁵.

30 квітня 1957 року почався рух по відгалуженню від лівобережної лінії на південь (маршрут № 29, Поштова площа – Дарницький вокзал; печерський маршрут з тим самим номером на той момент уже не існував)⁴⁶; 26 жовтня було додано маршрут № 22 (ДШК – Дарницький вокзал)⁴⁷. 10 лютого 1958 року цю лінію було подовжено до Рембази⁴⁸.

Важливою подією стало відкриття Дарницького трамвайного депо, поблизу Ленінградської площі. Робота нового депо почалася з 30 грудня 1958 року; перші вагони з нього було випущено 1 лютого 1959 року на маршрути № 22, 28 і відкритий у той же день № 31 (Контрактова пл. – Рембаза)⁴⁹. Наближеність депо до лівобережних маршрутів позитивно позначилася на їх роботі та стимулювала подальший розвиток лівобережної мережі. 5 листопада 1959 року – знову-таки напередодні свята – було відкрито другу південну гілку лівобережної мережі, від Ленінградської площі до ДВРЗ. Сюди пішли маршрути № 32 (Контрактова пл. – ДВРЗ) і № 33 (ДШК – ДВРЗ)⁵⁰. Подальший розвиток лівобережної мережі – на північ від основної лінії, в напрямку Воскресенського масиву – припав на 1960-і роки.

На правому березі до мосту імені Патона мало бути побудовано одночасно дві трамвайні лінії: Набережним шосе і Старонаводницькою вулицею. Однак будівництво другої було відкладено (лінія Бессарабка – Печерськ була пріоритетнішою)⁵¹, і трамваї пішли Старонаводницькою лише 1961 року.

У той же час у другій половині 1950-х років продовжився поступовий відхід трамваїв з центру. Наприкінці вересня 1956 року в рішенні Київської міськради було констатовано: «У зв'язку з реконструкцією вул. Толстого на відтинку від Червоноармійської до Короленка наявність трамвайних колій не дає змоги розширити проїжджу частину шляху без зносу великої кількості зелених насаджень. Крім того трудящі скаржаться на те, що трамвай по вул. Толстого завдає неспокій громадянам цієї вулиці»⁵². У результаті трамвайний рух від площі Толстого до університету було припинено; з 23 жовтня маршрут № 1 почав працювати за скороченою трасою (пл. Богдана Хмельницького – університет)⁵³. Однак 1 жовтня 1959 року рух Володимирською вулицею також було закрито; маршрут № 1 було ліквідовано, № 8 – укорочено (Університет – Солом'янка). Наступного дня по Володимирській було відкрито тролейбусний рух (маршрут № 15, пл. Толстого – Урядова пл.)⁵⁴. Раніше в тому ж 1959 році було закрито: 1 квітня – пасажирський трамвайний рух до заводу імені Дзержинського (маршрут № 9 перенаправлено на Сталінку, № 15 – до пивзаводу)⁵⁵; 30 червня – лінію вулицею Полупанова (Ярославим валом; маршрути № 2 і 4 вкорочено до Львівської площі)⁵⁶; у серпні – відрізок лінії кінцевою частиною вулиці Саксаганського (в рамках реконструкції трамвайного вузла на площі Перемоги)⁵⁷.

Основними напрямками розвитку тролейбусного руху в 1950-і роки були західний і південно-західний.

1 січня 1952 року було відкрито лінію Повітрофлотським проспектом, на Чоколівку, з маршрутом № 8 (пл. Сталіна – Рибкомбінат). 15 липня цю трасу було подовжено до аеропорту, куди пішов маршрут № 9⁵⁸ (з невеликими змінами траси, ці два маршрути існують і сьогодні).

На південно-західній околиці міста, на місці колишнього села Червоний Трактир, було виділено ділянку для будівництва Республіканської сільськогосподарської виставки (нинішній Виставковий центр). Планами передбачалося до літа 1956 року прокласти туди трамвайну лінію від Голосіївської площі, Васильківською вулицею⁵⁹, однак цей проект не був реалізований. До виставки пішла тролейбусна лінія. 22 травня 1954 року маршрут № 11 було подовжено до Голосіївської площі⁶⁰ (його відкриття було приурочене до «всенародного свята 300-річчя возз'єднання України з Росією»)⁶¹. 22 квітня 1955 року лінію було доведено до виставки, куди від площі Сталіна пішов маршрут № 12⁶².

Після цього в розвитку тролейбусної мережі настала пауза на кілька років (у липні 1956 року було додано лише маршрут № 14 Хрещатик – Рибкомбінат, по лініях, що існували). У жовтні 1959 року, як уже згадувалося, було запущено маршрут № 15, Володимирською вулицею, а 6

листопада – традиційно – лук'янівську лінію було подовжено до Сирця й організовано маршрут № 16 (пл. Калініна – вул. Щусєва)⁶³.

Аналіз розвитку автобусної мережі в зазначений період дозволяє зробити висновок про дві основні функції автобусного руху: 1) доповнення (або заміна) електротранспорту там, де в цьому була необхідність; 2) обслуговування маршрутів з невеликим пасажиропотоком – насамперед приміських – де прокладати лінії тролейбуса й тим більше трамвая було недоцільно або принаймні передчасно. Крім того, відсутність прив'язки автобусів до рейок або контактної мережі обумовлює динаміку розвитку цього виду транспорту – автобусні маршрути і з'являються, і зникають набагато швидше, ніж трамвайні та тролейбусні.

Автобусний рух, перерваний війною, було відновлено 26 липня 1946 року; в той самий день було створено Київське міське автоуправління, у складі якого були, зокрема, автобусний парк і авторемонтний завод (що розташовувалися на місці нинішнього автобусного парку № 1). Рухомий склад налічував 23 пасажирських автобуси. У вересні 1946 року в місті було чотири автобусних маршрути: два з них практично дублювали маршрути трамвая, під тими самими номерами (№ 1 пл. Сталіна – Сталінка, № 4 пл. Богдана Хмельницького – завод «Укркабель»), один – продовжував трамвай (№ 1а Сталінка – Голосіїв), один – зв'язував центр з лівим берегом (№ 2 пл. Сталіна – Стара Дарниця). 25 листопада того ж року було відкрито автобусний маршрут Бессарабка – бульвар Шевченка – Вокзал, очевидно, на заміну припиненого тут же на півроку раніше трамвайного руху. Станом на літо 1947 року цей маршрут був значно довший: № 5 (пл. Калініна – завод «Більшовик» – завод ім. Горького). 10 липня 1947 року було відкрито автобусний маршрут № 6 пл. Калініна – Аеропорт (Жуляни), причому першочергове право посадки в автобуси надавалося пасажиром з квитками Аерофлота⁶⁴. Пізніше, як ми вже бачили, цей маршрут було замінено тролейбусним. Так само, через три місяці після відкриття тролейбусного маршруту № 4 пл. Калініна – Кабельний завод, було закрито автобусний маршрут № 4 за тією самою трасою⁶⁵.

Станом на липень 1947 року в Києві було 9 автобусних маршрутів, на кінець 1950 року – близько 20⁶⁶. При цьому, порівнюючи списки маршрутів 1947 і 1951 років, виявляємо, що лише три з дев'яти маршрутів не змінилися за чотири роки. Наприкінці 1953 року з 28 автобусних маршрутів Києва 13 були приміськими (№ 4 Сталінка – Васильків, № 11 Микільська Слобідка – Биківня, № 15 Поштова пл. – Бориспіль, № 23 пл. Толстого – Чабани та ін.). У наступні роки більша увага приділялася розвитку внутрішньоміського автобусного сполучення. Станом на 1957 рік у Києві було 38 автобусних маршрутів, з яких 15 приміських⁶⁷.

Найважливішим фактором, що сприяв розвитку міського транспорту, стало оновлення рухомого складу. У Києві в розглянутий період з'явилися нові моделі всіх трьох видів наземного транспорту, об'єднані загальним дизайном: трамвай МТВ-82, тролейбус МТБ-82, автобус ЗиС-154 (і його вкорочена версія ЗиС-155). Перша партія тролейбусів МТБ-82, виробництва Тушинського авіазаводу (Москва), поступила навесні 1947 року. Надалі, аж до появи на початку 1960-х років чеських «Шкод», саме ця модель стане єдиною в Києві (всього місто з 1947 по 1960 рік отримало 280 таких машин)⁶⁸. У грудні того ж року надійшли перші 10 автобусів ЗиС-154⁶⁹ (з січня 1948 року вони вийшли на тимчасовий маршрут пл. Сталіна – пл. Толстого), у травні 1950 року – ЗиС-155⁷⁰. З 1949 року почалися поставки трамваїв МТВ-82 (до 1961 року Київ отримав 254 вагони⁷¹, після чого перейшов на поставки чеських «Татр»). Відзначимо також єдиний у своєму роді в Києві трамвайний вагон ЛМ-57 (бортовий номер – 5001), отриманий як подарунок з Ленінграда. З 30 січня 1957 року він став єдиним вагоном на маршруті № 5 (Контрактова площа – Будинок офіцерів)⁷².

У розглянутий період істотно еволюціонувала тарифна система на київському міському транспорті; на кінець 1950-х років вона сформувалася в тому вигляді, в якому знаходиться й зараз. Розглянемо основні моменти її еволюції.

У січні 1944 року трамвайний тариф було встановлено в розмірі 40 копійок (для військових – 20 копійок, одне місце багажу – 1 рубль). Такий самий тариф, з листопада 1943 року, діяв на фунікулері⁷³. (Для порівняння, довоєнний трамвайний тариф становив 15 копійок, тариф улітку 1942 року – 1 карбованець⁷⁴.) 7 січня було впроваджено абонементні талони й абонементні книжки на 10, 20 і 50 талонів⁷⁵. Згодом довгі маршрути було розділено на тарифні ділянки (так, на маршруті № 9 їх було дві, на маршруті № 12 – три); за проїзд кожною наступною

дільницею стягувався 40-копійчаний тариф, без знижки⁷⁶. 2 листопада 1944 року тариф було знижено вдвічі – до 20 копійок за дільницю (військовим – 10 копійок, місце багажу – 60 копійок)⁷⁷; 1 грудня 1945 року – відновлено довоєнний тариф, 15 копійок (військовим – 10 копійок, місце багажу – 45 копійок)⁷⁸.

У серпні 1947 року постановою Київської міськради констатовалося, що поділ трамвайних маршрутів на тарифні дільниці та окрема оплата за кожну суперечить постанові Ради Міністрів УРСР, і вимагалось «[н]егайно відмінити запроваджений ТТУ поділ трамвайних маршрутів пасажирського трамваю на тарифні дільниці, що є фактично незаконним підвищенням вартості проїзду пасажирським трамваем»⁷⁹. Однак, судячи за наявними даними, зроблено цього не було. Приміром, у 1948 році на маршруті № 10 існувало дві тарифні дільниці, що перекривалися: 1) вокзал – фабрика імені Боженка; 2) ріг Червоноармійської та Димитрова (Ділової) – Сталінка⁸⁰. Розпорядженням виконкому Київської міськради, на виконання постанов Ради Міністрів СРСР і Ради Міністрів УРСР, з 16 серпня 1948 року було встановлено єдиний тариф на трамваї – 30 копійок⁸¹. (Такий самий тариф було встановлено на фунікулері, але, зважаючи на те, що довжина його маршруту була меншою за 250 метрів, з 20 жовтня було відновлено попередній тариф – 15 копійок⁸²). Але й тоді на двох найдовших київських маршрутах – № 6 до Святошина і № 12 до Пуці-Водиці – залишили по дві тарифні дільниці, отже проїзд по всій довжині будь-якого з цих маршрутів обходився в 60 копійок. Остаточно тарифні дільниці на київському трамваї було скасовано лише 21 січня 1950 року⁸³ (за іншими відомостями, з 24 січня⁸⁴) – з того моменту проїзд на будь-якому маршруті на будь-яку відстань коштував 30 копійок. Після реформи 1961 року ця ціна перетворилася на 3 копійки, якою і залишалася аж до 1987 року.

Тариф на тролейбус з 6 листопада 1944 року було встановлено в розмірі 1 рубль з пасажира, перевезення багажу в тролейбусах було заборонено⁸⁵. (До війни проїзд цієї самої відстані коштував 25 копійок.) З 1 квітня 1945 року тролейбусний тариф становив 50 копійок за дільницю⁸⁶, з 1 грудня 1945 року – 25 копійок за дільницю⁸⁷. Перевезення багажу у тролейбусах було дозволено з серпня 1948 року, за тарифом у 1 рубль⁸⁸. 21 січня 1950 року тарифні дільниці було переглянуто⁸⁹. Із введенням у дію нових маршрутів тарифна система ускладнювалася, й іноді виникала неузгодженість. Так, влітку 1951 року за проїзд однієї й тієї самої відстані, від Польової до Пироговської вулиці, тролейбусами маршруту № 7 стягували 60 копійок, а маршрутами № 5 і 6 – 75 копійок⁹⁰. З 1 серпня 1951 року введено нову систему: мінімальний тариф – 20 копійок за дільницю протяжністю 1,2–1,4 км, з подальшим додаванням по 10 коп. за кожні 0,5–0,8 км. Вартість провозу багажу становила, як і до цього, 1 рубль. Неузгодженість у тарифах було усунено, але система залишилася складною і для пасажирів, і для кондукторів. На найдовшому маршруті, № 10 (Вокзал – Наводницький міст), існувало чотирнадцять (!) різних тарифів. Кондукторам видавалося сім різних типів квитків: основні, номіналами 20, 30, 40, 50, 60, 90 копійок, і додаткові, номіналом 10 копійок; кожен пасажир, що сплатив за проїзд, мав отримати один або більше квитків, чия сумарна вартість дорівнювала б сплаченій ним сумі⁹¹. Велика кількість тарифних дільниць не могла не викликати спроб з боку пасажирів заплатити за меншу відстань, а проїхати більше. Студенти університету, що їздили від площі Сталіна (Європейської) тролейбусом 2-го маршруту, часто-густо оплачували проїзд однієї дільниці, до вулиці Леніна (Богдана Хмельницького), їхали ж до Володимирської. Кондуктори могли видалити порушників з салону тільки після проїзду ними межі дільниці – де їм і потрібно було виходити⁹².

10 жовтня 1958 року на тролейбусному маршруті № 4, в порядку експерименту, було встановлено єдиний тариф – 40 копійок незалежно від відстані. З того самого дня в одному з тролейбусів, що обслуговували цей маршрут (№ 305⁹³), а також у трамвайному вагоні № 5001, що обслуговував маршрут № 5, було введено безкондукторне обслуговування (пасажир опускали потрібну суму в касу, встановлену в салоні, і відривали квиток)⁹⁴. Експеримент було визнано вдалим, і з 1 квітня 1959 року єдиний тариф було поширено на всі тролейбусні маршрути⁹⁵ (після реформи 1961 року – 4 копійки).

Автобусний тариф 1946 року обчислювався в 11 копійок за пасажиро-кілометр, що становило 30 копійок за тарифну дільницю (при цьому, скажімо, маршрут пл. Сталіна – Сталінка включав три дільниці, пл. Богдана Хмельницького – завод «Укркабель» – дві). У 1947 році тариф було

знижено до 20 копійок за пасажиро-кілометр⁹⁶. Як і у випадку з тролейбусами, система оплати ускладнювалася з появою нових маршрутів. На відміну від тролейбусів, у салонах автобусів довгий час не було тарифних таблиць, що відкривало можливість зловживань вже з боку кондукторів. Так, у 1952 році читач газети «Вечірній Київ» повідомляв, що на маршруті № 12 один кондуктор бере за проїзд 80 копійок, інший, за ту саму відстань, – 1 рубль⁹⁷. На автобусах також поступово переходили від системи тарифних ділянок до єдиного тарифу. 12 грудня 1958 року на трьох маршрутах, що починалися на Сталінці, замість диференційованої плати (від 30 до 90 копійок) було встановлено єдину – 45 копійок⁹⁸. З 1 травня 1959 року цей єдиний тариф було поширено на всі автобусні маршрути, за винятком кількох, найдовших⁹⁹. У 1961 році тариф було заокруглено не на користь пасажирів – 5 копійок.

Ще з довоєнних часів існували місячні проїзні квитки. За даними 1946 року, вартість місячного квитка на трамвай становила 20 рублів¹⁰⁰. Починаючи з серпня 1948 року такий самий квиток коштував 40 рублів¹⁰¹; у 1951 році місячний квиток на тролейбус коштував 100 рублів¹⁰². Автобусні квитки були ще дорожче. У грудні 1949 року було впроваджено два типи місячних квитків на автобус: по всіх маршрутах (іменний – 250 руб., на пред'явника – 350 руб.) і по правобережних маршрутах, тобто до Наводницького мосту (120 руб. і 200 руб. відповідно)¹⁰³. У 1954 році вартість проїзних на електротранспорт було різко знижено: тепер місячний квиток на трамвай, тролейбус і трамвай-тролейбус коштував, відповідно, 27, 36 і 40 рублів. З 1 листопада 1957 року іменні проїзні ліквідували, лише злегка збільшивши вартість квитка «трамвай-тролейбус» – до 42 рублів. Ці ціни, з урахуванням реформи 1961 року, протрималися наступні тридцять років (квиток на трамвай-тролейбус-автобус, у нових рублях, коштував 6 руб. 60 коп.), причому після цього були знову знижені (!)¹⁰⁴.

Перехід на єдиний тариф на тролейбусі спричинив зниження кількості пасажирів, що їхали на коротку відстань. У поєднанні з припиненням трамвайного руху на деяких центральних вулицях це призвело до того, що в 1959 році вперше за всі післявоєнні роки кількість пасажирів, перевезених електротранспортом, знизилася. На автобусі мав місце такий самий ефект єдиного тарифу, але він був компенсований збільшенням числа маршрутів. Число пасажирів, перевезених у 1958 і 1959 роках, показано в таблиці¹⁰⁵:

Рік	Число пасажирів (млн)		
	Трамвай	Тролейбус	Автобус
1958	285,1	168,1	48,5
1959	278,9	167,7	52,6

Насамкінець, коротко розповімо про будівництво метрополітену в Києві в розглянутий період. Перші відомі плани київського «підземного трамвая» відносяться до 1916 року; але ні ці плани, ані проекти 1930-х років не отримали розвитку¹⁰⁶. До питання про метро повернулися ще до закінчення війни. Створена згідно з постановою Раднаркому УРСР від 17 серпня 1944 року¹⁰⁷ комісія виробила основні положення¹⁰⁸, на основі яких у 1945 році інститут «Діпромисто» склав «Генеральну схему транспорту м. Києва». Частиною цієї схеми був докладний проект метрополітену, що включав три лінії, траси яких практично збігалися з трасами сьогоденних ліній. Характерною особливістю проекту, в кінцевому підсумку не реалізованого, була ідея про проведення ліній метро в передмістя (Васильків, Ворзель, Бровари): малося на увазі, що метрополітен візьме на себе функцію підвезення населення цих міст на роботу до Києва¹⁰⁹.

Восени 1945 року газета «Київська правда» обіцяла киянам: «В 1950 році в Києві буде збудовано першу чергу метро – два діаметри, що, перетинаючись, сполучають Святошино з Дарницею, Деміївку з Подолом – всього 30,5 кілометра»¹¹⁰. Як і слід було очікувати, оцінка виявилася дещо оптимістичною. Лише у квітні 1949 року наказом Міністерства шляхів сполучення було створено Київметробуд. Улітку того ж року було закладено перші шахти, а в грудні 1951 року відбулася перша збірка (з'єднання тунелів), між станціями «Арсенальна» та «Дніпро»¹¹¹. Однак 7 вересня 1953 року Рада Міністрів СРСР ухвалила секретну постанову № 2356-962с

«О прекращении строительства метрополитена в г. Киеве», мотивуючи її тим, що «это строительство в ближайшие годы не вызывается интересами развития народного хозяйства СССР». Будівництво було законсервовано¹¹². Лише 5 липня 1955 року Рада Міністрів розпорядженням № 5252рс зобов'язала відновити роботи з будівництва київського метрополітену¹¹³. До вересня 1958 року було завершено проходку тунелів на ділянці «Університет» – «Дніпро»¹¹⁴; остання збійка на найскладнішому перегоні «Вокзальна» – «Університет» відбулася 14 грудня 1959 року¹¹⁵. Відкриття першої черги метрополітену, з п'ятьма станціями, відбулося 6 листопада 1960 року.

Підводячи підсумки, відзначимо основні особливості та тенденції розвитку київського міського транспорту в другій половині 1940-х – 1950-х роках:

- протягом перших п'яти років було відновлено трамвайний та тролейбусний рух у довоєнному обсязі (за винятком деяких трамвайних ліній, що не підлягали відновленню);
- надалі основна увага в розвитку трамвайного сполучення приділялася задачі відновлення зв'язку з лівим берегом. Тролейбус частково замінив собою трамвай у центрі, зрештою ж розвивався в західному і південно-західному напрямку (вздовж Брест-Литовського шосе, до аеропорту і сільськогосподарської виставки);
- розвиток автобусного сполучення, що не прив'язане до рейок і контактної мережі, був найбільш динамічним: маршрути часто додавалися, але часто й ліквідовувалися. Автобус в основному обслуговував околиці з невеликим пасажиропотоком і передмістя, а також грав допоміжну роль в основних транспортних коридорах;
- будівництво метрополітену, розпочате в 1949 році, затягнулося через складні умови і через розпорядження союзної влади про його припинення. Його завершення відноситься до 1960 року.

¹ Машкевич С. Громадський транспорт в Києві за часів німецької окупації // Етнічна історія народів Європи. – 2010. – № 33. – С. 127–135.

² Державний архів м. Києва (далі – ДАК). – Ф. Р-1. – Оп. 1. – Спр. 10829. – Арк. 115зв.

³ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 17.

⁴ Там само. – Спр. 2. – Арк. 48–49.

⁵ Там само. – Арк. 40зв, 50зв.

⁶ Там само. – Арк. 51зв.

⁷ Там само. – Спр. 12. – Арк. 90.

⁸ Там само. – Спр. 3. – Арк. 62, 73, 188, 195.

⁹ Там само. – Арк. 62зв.

¹⁰ Там само. – Арк. 38, 55.

¹¹ Там само. – Спр. 17. – Арк. 10.

¹² Там само. – Спр. 40. – Арк. 11зв.

¹³ Там само. – Спр. 55. – Арк. 28.

¹⁴ Там само. – Арк. 140.

¹⁵ Там само. – Спр. 3. – Арк. 164.

¹⁶ Там само. – Спр. 8. – Арк. 88.

¹⁷ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 52–54, 67.

¹⁸ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. – К., 2010. – С. 314.

¹⁹ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 20. – Арк. 288.

²⁰ Там само. – Спр. 29. – Арк. 102.

²¹ Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО). – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 7099. – Арк. 103.

²² ЦДАВО. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 4278. – Арк. 1–3.

²³ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 25. – Арк. 324.

²⁴ Там само. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 268. – Арк. 158.

²⁵ Там само. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 91.

- ²⁶ Там само. – Спр. 40. – Арк. 37.
- ²⁷ Там само. – Спр. 20. – Арк. 122.
- ²⁸ Там само. – Спр. 25. – Арк. 323–324.
- ²⁹ Там само. – Спр. 29. – Арк. 32.
- ³⁰ Там само. – Спр. 88. – Арк. 11.
- ³¹ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 86–97.
- ³² ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 93. – Арк. 7.
- ³³ Там само. – Спр. 119. – Арк. 67–68.
- ³⁴ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. – К., 2010. – С. 314.
- ³⁵ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 57. – Арк. 195.
- ³⁶ Там само. – Спр. 118. – Арк. 2–3.
- ³⁷ Київська правда. – 14 січня 1951.
- ³⁸ Київська правда. – 16 травня 1951.
- ³⁹ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 87. – Арк. 19.
- ⁴⁰ Там само. – Спр. 25. – Арк. 196, 326.
- ⁴¹ Київська правда. – 1 травня 1951.
- ⁴² ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 214. – Арк. 226–227.
- ⁴³ Там само. – Спр. 247. – Арк. 174.
- ⁴⁴ Там само. – Спр. 278. – Арк. 26.
- ⁴⁵ Там само. – Спр. 310. – Арк. 106.
- ⁴⁶ Там само. – Спр. 309. – Арк. 59.
- ⁴⁷ Там само. – Спр. 310. – Арк. 214.
- ⁴⁸ Там само. – Спр. 342. – Арк. 26.
- ⁴⁹ Там само. – Спр. 375. – Арк. 1, 5.
- ⁵⁰ Там само. – Арк. 166.
- ⁵¹ Там само. – Спр. 85. – Арк. 22, 69.
- ⁵² Там само. – Спр. 276. – Арк. 135.
- ⁵³ Там само. – Спр. 279. – Арк. 194.
- ⁵⁴ Там само. – Спр. 375. – Арк. 145–147.
- ⁵⁵ Там само. – Спр. 376. – Арк. 55.
- ⁵⁶ Там само. – Арк. 107–108.
- ⁵⁷ Вечірній Київ. – 15 серпня 1959.
- ⁵⁸ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 99–101.
- ⁵⁹ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 212. – Арк. 105.
- ⁶⁰ Там само. – Спр. 214. – Арк. 115.
- ⁶¹ Вечірній Київ. – 27 травня 1954.
- ⁶² ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 247. – Арк. 63.
- ⁶³ Там само. – Спр. 375. – Арк. 170.
- ⁶⁴ http://urbantransport.kiev.ua/ua_211.html
- ⁶⁵ ДАК. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 248. – Арк. 78.
- ⁶⁶ Київська правда. – 21 листопада 1950.
- ⁶⁷ <http://www.mashke.org/kiyevtram/history/schemes/1957-routes>
- ⁶⁸ Козлов К., Машкевич С. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 61–63, 534–539.
- ⁶⁹ Відомчий архів КП «Київпаstrанс». – Накази з основної діяльності за 1950 р. – Т. 2. – Арк. 120.
- ⁷⁰ Відомчий архів КП «Київпаstrанс». – Накази з основної діяльності за 1950 р. – Т. 1. – Арк. 94.
- ⁷¹ <http://www.mashke.org/kiyevtram/pictures/tram>
- ⁷² ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 342. – Арк. 24.
- ⁷³ Київська правда. – 3 грудня 1943.

- ⁷⁴ Машкевич С. Громадський транспорт в Києві за часів німецької окупації // Етнічна історія народів Європи. – 2010. – № 33. – С. 132.
- ⁷⁵ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 3. – Арк. 5, 22зв.
- ⁷⁶ Там само. – Арк. 51, 62.
- ⁷⁷ Там само. – Арк. 170.
- ⁷⁸ Там само. – Спр. 8. – Арк. 256.
- ⁷⁹ Там само. – Спр. 18. – Арк. 143.
- ⁸⁰ Там само. – Спр. 28. – Арк. 83.
- ⁸¹ Там само. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 287. – Арк. 14.
- ⁸² Там само. – Спр. 302. – Арк. 106.
- ⁸³ Там само. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 93. – Арк. 14.
- ⁸⁴ Там само. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 389. – Арк. 8.
- ⁸⁵ Там само. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 3. – Арк. 164.
- ⁸⁶ Там само. – Спр. 8. – Арк. 67.
- ⁸⁷ Там само. – Арк. 256.
- ⁸⁸ Там само. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 287. – Арк. 14.
- ⁸⁹ Там само. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 93. – Арк. 14.
- ⁹⁰ Вечірній Київ. – 30 червня 1951.
- ⁹¹ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 113. – Арк. 146–150.
- ⁹² Машкевич С. Трамвайные копейки. – К., 2004. – С. 30–31.
- ⁹³ Вечірній Київ. – 7 жовтня 1958.
- ⁹⁴ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 341. – Арк. 125–126.
- ⁹⁵ Там само. – Спр. 375. – Арк. 39.
- ⁹⁶ Відомчий архів КП «Київпастрас». – Накази з основної діяльності за 1947 р. – Т. 1. – Арк. 80.
- ⁹⁷ Вечірній Київ. – 12 березня 1952.
- ⁹⁸ Вечірній Київ. – 12 грудня 1958.
- ⁹⁹ Вечірній Київ. – 29 квітня 1959.
- ¹⁰⁰ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 16. – Арк. 26.
- ¹⁰¹ Там само. – Ф. Р-1. – Оп. 4. – Спр. 287. – Арк. 14.
- ¹⁰² Там само. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 123. – Арк. 269.
- ¹⁰³ http://urbantransport.kiev.ua/ua_211.html
- ¹⁰⁴ Машкевич С. Трамвайные копейки. – К., 2004. – С. 47–50.
- ¹⁰⁵ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 456. – Арк. 191.
- ¹⁰⁶ Козлов К. Київський метрополітен. – Київ, 2011. – С. 11–15.
- ¹⁰⁷ ЦДАВО. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 999. – Арк. 79–80.
- ¹⁰⁸ Там само. – Спр. 4287. – Арк. 4–4зв.
- ¹⁰⁹ Центральний державний архів громадських об'єднань України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 209. – Арк. 14зв – 22.
- ¹¹⁰ Київська правда. – 13 листопада 1945.
- ¹¹¹ К. Козлов. Київський метрополітен. – К., 2011. – С. 18.
- ¹¹² ДАК. – Ф. Р-1479с. – Оп. 4с. – Спр. 3с. – Арк. 8–17.
- ¹¹³ Там само. – Спр. 5с. – Арк. 1.
- ¹¹⁴ Вечірній Київ. – 3 вересня 1958.
- ¹¹⁵ Вечірній Київ. – 14 грудня 1959.

Рассказывается о работе киевского городского транспорта с момента освобождения Киева от нацистской оккупации (ноябрь 1943 года) до конца 1950-х годов. Проанализированы основные тенденции развития транспортной системы, сделан акцент на ролях различных видов транспорта и изменении распределения этих ролей во времени.

Ключевые слова: Киев, городской транспорт, трамвай, троллейбус, автобус, метрополитен, 1940–1950-е годы

The article describes the functioning of public transportation in Kiev since the liberation of Kiev from Nazi occupation (November 1943) until the end of the 1950s. The main trends in the development of the transport system are analyzed, with a focus on the roles of different modes of transportation and changes in the distribution of these roles over time.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, trolleybus, bus, metro, 1940–1950s.