

## СТРАЙКИ НА МІСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ КИЄВА (1901–2014)

*У статті йдеться про страйки на київському міському транспорті з початку минулого сторіччя (квітень 1901 р.) до сьогодні (зрудень 2014 р.), у загальному контексті історії Києва. Надано аналіз причин, що спонукали працівників до страйків у різний час, ефект і наслідки їхніх дій.*

*Ключові слова: Київ, міський транспорт, трамвай, тролейбус, робітничий рух, страйк.*

Київ став першим містом Російської імперії та нинішньої України, в якому з'явився сучасний міський транспорт – електричний трамвай (у 1892 році). З моменту створення й до 1918 року київське трамвайне підприємство було власністю приватного акціонерного товариства. Його службовці були типовими найманими працівниками у приватного роботодавця. Питання про стосунки між роботодавцем і трамвайними службовцями в цей період – зокрема, про причини, характер і результати страйків службовців – слід розглядати в загальному контексті історії Києва й тодішнього робітничого руху.

Історію цього руху в Києві наприкінці XIX – на початку XX сторіччя досить докладно висвітлено в літературі. Брошуру В. В. Вакара (псевдонім – Б. Правдін) «Революционные дни в Киеве (история Киевской стачки)», в якій описано загальний страйк літа 1903 року, видано в Женеві в кінці того ж року<sup>1</sup>; у 1924 році той самий матеріал, доповнений інформацією з архіву київського Охоронного відділення, розміщено у журналі «Летопись революции»<sup>2</sup>, роком пізніше – перевидано в Києві окремою книгою<sup>3</sup>. До 50-річчя цього страйку вийшла монографія О. Парасунька<sup>4</sup>. Різні етапи революційного руху київських робітників описані як у радянській історіографії<sup>5</sup>, так і в сучасних українських виданнях<sup>6</sup>.

У радянський період, за винятком його останніх років, страйків на київському транспорті (принаймні офіційно оголошених) не було. Лише економічна й політична лібералізація, яка почалася в другій половині 1980-х років, призвела до того, що відкриті трудові конфлікти, зокрема страйки, знову стали реальністю. Ґрунтовний аналіз цього явища в контексті сучасної історії Києва, наскільки нам відомо, донині відсутній.

У першій частині статті детально висвітлено дореволюційну історію страйків київських трамвайних службовців, із залученням архівних матеріалів та публікацій у періодичній пресі. Багато джерел уперше вводяться до наукового обігу. Далі йде розповідь про страйки на київському міському транспорті пізньорадянського та пострадянського періодів, і на завершення – короткий порівняльний аналіз причин і наслідків страйків у різні часи.

Глибинною причиною будь-яких страйків є незадоволеність найманих робітників своїм (насамперед матеріальним) становищем і бажання «виторгувати» для себе кращі умови шляхом тиску на роботодавця. У Російській імперії до початку 1880-х років не існувало законодавства, яке б регулювало відносини найманих працівників з роботодавцями. Першим таким законом вважається<sup>7</sup> закон 1882 року «О малолетних, работающих на заводах, фабриках и мануфак-

турах»<sup>8</sup>. Важливим елементом трудового законодавства стали «Правила о надзоре за заведениями фабричной промышленности и о взаимных отношениях фабрикантов и рабочих» 1886 року<sup>9</sup>. У цьому законі вводилося поняття трудового договору (що вважався укладеним з моменту видачі працівникові розрахункової книжки), а також обговорювалися права працівника й зобов'язання роботодавця: попередження про розірвання договору за два тижні, заборона на видачу зарплатні хлібом або товарами й т. д. Цей закон уводився в дію поступово, разом з розповсюдженням органів контролю – так званих фабричних інспекцій – на території різних губерній; у Київській губернії він набув чинності в 1894 році<sup>10</sup>. У 1897 році ухвалено закон «О продолжительности и распределении рабочего времени в заведениях фабрично-заводской промышленности»<sup>11</sup>, що обмежував тривалість робочого часу до 11,5 годин (у нічний час, а також у суботу та напередодні свят – до 10 годин), забороняв роботу в неділю і встановлював 14 обов'язкових свят.

Перші страйки в Україні, як і в усій Російській імперії, мали характер стихійних бунтів. Відомо про виступ вільнонайманих друкарів Києво-Печерської Лаври в 1805 році (у результаті вони отримали підвищення зарплатні). Першим значним організованим виступом робітників після селянської реформи 1861 року був страйк на Грудецькому цукровому заводі Кам'янець-Подільського повіту в 1868 році. У той же період нерідко відбувалися страйки на будівництві залізниць, яке тоді велось інтенсивно<sup>12</sup>. Перший великий організований страйк у Києві також був пов'язаний з транспортом. Відбувся він у березні 1879 року на найбільшому (за кількістю робітників) на той момент підприємстві міста – Головних залізничних майстернях Південно-Західних залізниць. Страйк був реакцією на рішення адміністрації про продовження робочого дня без підвищення зарплатні. Робітники домоглися скасування цього рішення<sup>13</sup>.

Київський міський транспорт до революції перебував у складі приватного акціонерного Товариства Київської Міської Залізниці (КМЗ), заснованого у 1891 році<sup>14</sup>, а також чотирьох незалежних приватних трамвайних підприємств (Святошинського, Кадетського, Деміївського, Дарницького)<sup>15</sup> і автобусного підприємства, що існувало в 1913–1914 роках і належало місту<sup>16</sup>. До 1910-х років Товариство КМЗ стало одним з найбільших роботодавців у Києві. У 1906 році кількість службовців Товариства становила більше 500 (для порівняння, на початку ХХ сторіччя в Головних залізничних майстернях працювало близько 2500 чоловік, на заводі «Арсенал» – до 800, на Південноросійському машинобудівному заводі – близько 900, на заводі Гретера й Криванека – понад 900<sup>17</sup>); у другій половині 1910-х років – близько 1000 (225 вагонів, на кожен припадало в середньому два вагоноводи і два-три кондуктори). У 1913 році валовий дохід Товариства досяг 3,878 млн рублів, а чистий прибуток – 2,237 млн рублів<sup>18</sup>, що становило майже половину міського бюджету на той же рік (4,710 млн рублів<sup>19</sup>).

Перший відомий нам трудовий конфлікт між Товариством КМЗ і його службовцями стався в 1901 році. У січні на ім'я начальника Київського губернського жандармського управління надійшла анонімна заява кондукторів і вагоноводів КМЗ, «жаловавшихся на притеснения их и обременение непосильною работою». Заявники скаржилися, що змушені працювати до 13,5 годин на день і виходити на роботу черговими навіть у свої вихідні дні. Пересилаючи скаргу губернатору, начальник жандармського управління зазначив, між іншим, що серед службовців поширюються «преступные прокламации <...> от Киевского Комитета Российской социал-демократической рабочей партии»<sup>20</sup>.

Претензії службовців було розглянуто на початку квітня на нараді чинів фабричної інспекції та членів правління Товариства; підприємство погодилося поліпшити свій розпорядок (зокре-

ма, змінити призначення вагоноводів так, щоб тривалість їхнього робочого дня не перевищувала 11 годин). Однак 30 квітня (13 травня за новим стилем) вагоноводи Троїцького й Кузнечного парків, незадоволені оголошенням того самого дня новим розкладом робочих годин, вийшли на роботу, але відмовилися виїжджати на маршрути. У Троїцькому парку деякі вагоноводи мали намір стати до роботи, але колеги зупинили їх погрозами. У Кузнечному парку страйкарі заявили, що просять «оставить старое расписание, как более удобное на практике и дающее более свободного времени вагоновожатым», інакше вони залишать службу. Керуючий трамвайним підприємством Саханський, який незабаром прибув до парку, розглянув претензію службовців та погодився залишити старий розклад, і вагоноводи приступили до роботи. Наступного місяця було вироблено зручний для обох сторін розклад<sup>21</sup>.

Наступний страйк службовців київського трамвая став частиною загального політичного страйку робітників на півдні Росії влітку 1903 року. Вранці 23 липня (5 серпня) на мітингу в Головних залізничних майстернях зібралося близько 2500 страйкуючих, а по обіді того ж дня майже 3000 чоловік зайняли залізничні колії і перекрили рух потягів. Влада викликала війська; 8 осіб було вбито, багато поранено. Звістка про розстріл робітників (а також про арешт двох учасників мітингу на заводі «Арсенал»<sup>22</sup>) поширилася містом, і наступного дня до страйку долучилися робітники та службовці багатьох підприємств, у тому числі міського і Святошинського трамваїв<sup>23</sup>. Цікаво, що київська преса майже промовчала про ці події – очевидно, не бажаючи сприяти поширенню страйкового руху. Про страйкуючих київських трамвайників повідомила газета РСДРП «Искра»<sup>24</sup>, що видавалася в Женеві, а також разове видання газетного формату українською мовою «Дневник Київського загального страйку», випущене Революційною Українською партією (майбутньою УСДРП) у Чернівцях<sup>25</sup>. Консервативна газета «Киевлянин» обмежилася заміткою про «прекращение движения на городской железной дороге» (24 липня трамваї ходили лише на Подолі, 25 липня на лінію не вийшов жоден вагон), без будь-якого натяку про причину<sup>26</sup>, та коротким повідомленням про відновлення руху вдень 27 липня<sup>27</sup>. Інші міські газети – «Киевская газета»<sup>28</sup> і «Киевское слово»<sup>29</sup> – опублікували короткі замітки про страйк, не зазначивши прямо про участь у ньому службовців трамвая.

Трамвайний страйк тривав три дні; за офіційними даними, у ньому взяли участь 409 службовців, таким чином Товариство КМЗ втратило 1227 людино-днів<sup>30</sup>. Узимку 1904–1905 років відбувся суд над 28-ма учасниками загального страйку за звинуваченням у спротиву владі. Двох обвинувачених було засуджено до 8 місяців арештантських рот, одного – до року тюремного ув'язнення, решту виправдано<sup>31</sup>.

Поразка Росії у війні з Японією і «кривава неділя» в Петербурзі 9 (22) січня 1905 року стали приводом до початку першої російської революції. Природно, що революційні події призвели до різкої активізації робітничого руху. Вже 12 січня в Києві застрайкували робітники Південноросійського машинобудівного заводу<sup>32</sup>. У наступні місяці цей рух поступово наростав; до страйків приєднувалися робітники різних підприємств. 4 червня кондуктори й вагоноводи київського трамвая подали до правління Товариства КМЗ петицію з 16 пунктів. Серед вимог було: впровадження товариського суду (аби правління не могло звільняти службовців на свій розсуд); підвищення оплати праці у святкові дні; 8,5-годинний робочий день (фактично службовці працювали тоді по 9 годин)<sup>33</sup>. Не досягнувши домовленості із роботодавцем, 5 (18) червня, на свято Трійці, службовці розпочали страйк<sup>34</sup>. Сторони дійшли згоди лише на третій день, 7 червня. Зокрема, правління погодилося виплачувати службовцям полуторну зарплатню в неділю й церковні свята; запровадити третейський суд; зобов'язати керівництво звертатися до

службовців на «ви». Цього разу і страйк, і його результати були досить детально висвітлені в київській пресі<sup>35</sup>. Товариство зазнало збитків на суму близько 10 000 рублів.

Розгляд частини вимог страйкарів правління Товариства делегувало загальним зборам акціонерів. (Відповідно до Статуту Товариства, «дела, превышающие власть правления», підлягали обговоренню на загальних зборах<sup>36</sup>.) Чергові збори відбулися лише 30 квітня 1906 року. Делегація кондукторів і вагоноводів висунула новий перелік вимог, зокрема: вважати службовців, які працювали більше року, штатними (щоб їх можна було звільнити лише за службові зловживання); надавати службовцям місячну оплачувану відпустку кожні два роки (до цього така відпустка надавалася їм кожні три роки); підвищувати зарплатню на 20% кожні два роки (від початкових 1 руб. 20 коп. аж до 2 руб. на день)<sup>37</sup>. Більшість акціонерів на той час становили бельгійські капіталісти (які в 1905 році утворили Бельгійське акціонерне товариство київського трамвая<sup>38</sup>). На зборах ухвалили створити особливу комісію для обговорення цих вимог. Представникам службовців запропонували увійти до її складу. Однак вони наполягали на негайному задоволенні усіх пунктів. Коли цього не сталося, працівники кілька днів збиралися на сходки і зрештою вирішили оголосити страйк, що повинен був «носити виключительно економічний характер и не сопровождаться никакими буйствами и насилиями». Службовці знову припинили роботу на Трійцю, яка припала на 21 травня (3 червня) 1906 року<sup>39</sup>.

Цього разу роботодавець виявився значно підготовленішим до такого розвитку подій. Рух трамваїв не припинився, а лише скоротився, завдяки тому, що генерал-губернатор, він же командувач військами Київського військового округу генерал-лейтенант Володимир Сухомлинов надав близько 600 саперів для роботи вагоноводами і кондукторами. (Усього на той момент на київському трамваї служило 269 вагоноводів і приблизно стільки ж кондукторів.) Не обійшлося без пригод: так, 23 травня на Великій Васильківській вулиці вагон трамвая задавив трирічну дівчинку. Юрба, що зібралася, розбила камінням вікна вагона й, можливо, побила б солдатів, які керували вагоном, але козачий роз'їзд, що з'явився на місці події, заспокоїв і розігнав натовп. Одночасно бельгійці зробили оголошення – чи пустили чутку, аби вплинути на страйкуючих – про набір нового штату службовців<sup>40</sup>. До саперів, які працювали в Києві, приєдналося близько 20 слюсарів та monterів; крім того, бельгійці виписали з інших міст, де вони також мали трамвайні підприємства, приблизно 50 вагоноводів. Це спричинило розбрат у лавах страйкарів. Виявилось, що багато з них «желали бы работать, но их смущают агитаторы не только словом, но и кулаком». Один з кондукторів погрожував службовцям, які виїхали з вагонами на лінію: «вы Христопродавцы, вас нужно камнями побить, зачем вы выехали!»<sup>41</sup>; інших потенційних штрейкбрехерів справді побили<sup>42</sup>.

25 травня директор правління Товариства Давид Марголін зустрівся в Троїцькому парку з представниками службовців і запропонував їм почати роботу на колишніх умовах, за винятком двох пунктів, які були поступками Товариства службовцям у результаті минулорічного страйку: наявності виборних представників вагоноводів і кондукторів, а також комісії з розгляду претензій службовців. «Забастовщики, – повідомляв газетний репортер, – крайне смущены были таким неожиданным для них исходом забастовки». Тепер службовці просили повністю зберегти попередні умови, але дирекція була непохитною. Протягом дня близько 250 осіб погодилися працювати й дали відповідну підписку<sup>43</sup>. Правда, наступного дня далеко не всі вони стали до роботи, знову потрапивши під тиск агітаторів. Тоді правління залучило виписаних з інших міст службовців<sup>44</sup>. Нарешті 27 травня (9 червня) всі київські вагоноводи й кондуктори стали до роботи<sup>45</sup>.

Страйк тривав шість днів, але трамвайний рух повністю не припинявся. Товариство КМЗ зазнало збитків на суму більше 15 000 рублів; проте службовці не тільки нічого не досягли, але й втратили частину здобутків попереднього року. Найактивніших учасників страйку – двох вагоноводів і одного кондуктора – було вислано з Києва за розпорядженням влади<sup>46</sup>, а одного вагоновода трамвая заарештовано за те, що 26 травня в Кузнечному парку він порвав список службовців, які вирішили припинити страйк<sup>47</sup>. Організатори страйку могли отримати більш серйозні покарання. Найвищим указом від 2 грудня 1905 року було встановлено правила «о наказуемости участия в забастовках в предприятиях, имеющих общественное или государственное значение», згідно з якими «виновный в возбуждении служащих или рабочих на железной дороге, казенной или частной» підлягав тюремному ув'язненню терміном від восьми до шістнадцяти місяців<sup>48</sup>. Міністр юстиції Іван Щегловитов доручив прокурору київської судової палати визначити, «не подходят ли деяния забастовавших кондукторов и рабочих трамвая» під дію цього указу; проте прокурор відхилив таке тлумачення, доповівши міністру, що «городской трамвай <...> не может быть признаваем предприятием[,] приостановление деятельности коего грозит общественным бедствием[,] и приравняем к железным дорогам», а також що «забастовка прошла тихо и закончилась»<sup>49</sup>.

У липні того ж 1906 року застрайкували робітники головних трамвайних майстерень КМЗ, вимагаючи підвищення зарплатні на 20 %, скорочення робочого дня до 8 годин та інших пільг. І в цьому випадку правління Товариства запросило інших робітників замість страйкарів, останнім же запропонувало «представить расчетные книжки для учинения расчета». Представники робітників оскаржили дії Товариства в петиції на ім'я генерал-губернатора, проте влада, провівши розслідування, вирішила, що «Правление Городской Железной Дороги поступило совершенно правильно»<sup>50</sup>.

Тверда позиція роботодавця та програш страйкарів стали, імовірно, надійним «щепленням» від подальших протестних акцій. У травні 1907 року службовці трамвая зібралися на сходку, на якій обговорювали питання про страйк<sup>51</sup>, але далі розмов справа не пішла. У січні 1909 року троє кондукторів заявили в проханні на ім'я генерал-губернатора: «Почти с основания Киевской городской железной дороги мы служим на ней в качестве кондукторов. С переходом дороги Бельгийскому Акционерному обществу условия службы сильно изменились к худшему и приходится дрожать почти за каждый день»<sup>52</sup> – проте в ньому не було жодного слова про поліпшення умов праці. У грудні того ж року охоронне відділення знову отримало інформацію про можливий страйк вагоноводів і кондукторів з висуненням економічних вимог<sup>53</sup>. Однак, наскільки нам відомо, нових страйків трамвайних службовців у Києві аж до 1917 року не відбувалося. У 1913 році поліція дізналася про те, що «служащие Лукьяновского парка продолжают вести разговоры о <...> забастовк[е] <...>, так как ввиду скорого выкупа городом у бельгийцев, эти последние немедленно удовлетворят все требования служащих, чтобы не уменьшать стоимости предприятия»<sup>54</sup>, але до страйку не дійшло.

Для повного уявлення згадаймо про досить регулярні страйки візників – зокрема, у 1907, 1911, 1913, 1916 роках. Автомобільний рух Київ – Слобідка, що розпочався з 15 листопада 1911 року, спричинив 5 грудня страйк у Слобідці, на лівому березі Дніпра<sup>55</sup>. Страйк тривав один день і зійшов нанівець, коли надвечір у Слобідку приїхало багато київських візників<sup>56</sup>; і знов наявність охочих працювати замість страйкарів призвела до поразки останніх.

Світова війна й лютнева революція 1917 року викликали глибоку кризу в усіх галузях економіки, зокрема й у міському господарстві. У поєднанні зі скасуванням багатьох обмежень старо-

го режиму це призвело до зростання робітничого руху й, зокрема, кількості страйків. 16 вересня 1917 року союз службовців трамвая пред'явив економічні вимоги до правління Товариства. Основною була вимога про підвищення зарплатні (вагоновод і кондуктор, за розрахунками службовців, мали отримувати 240 рублів на місяць). Під наполяганням керуючого відділом відносин міністерства праці Івана Майського (майбутнього радянського дипломата, посла СРСР у Великій Британії), що перебував тоді в Києві, було створено погоджувальну комісію. Однак службовці, навіть не чекаючи початку її роботи, з 25 вересня (8 жовтня) оголосили страйк<sup>57</sup>. Наступного дня страйк було припинено, і комісія розпочала роботу<sup>58</sup>. Під час переговорів було вироблено проект колективного договору між Товариством КМЗ і трамвайними службовцями. У договорі було передбачено підвищення зарплатні службовцям, премії, соціальні гарантії (відпустки, оплачувані лікарняні дні), пільги (безкоштовні квитки для самих службовців і їхніх родичів), і окремо зазначено: «За бывшую 25 сентября забастовку никто из служащих не должен пострадать»<sup>59</sup>.

Однак Товариство затримало підписання практично готового договору, і опівдні 5 (18) жовтня службовці відновили страйк. Члени страйкового комітету наказали вагоноводам і кондукторам, які вийшли на другу зміну (о 2 годині дня), повернути вагони до парків, причому пасажирами в цих вагонах могли бути лише солдати. Того ж дня правління Товариства підписало колективний договір зі службовцями, задовольнивши їхні вимоги. Увечері про це було оголошено на зборах делегатів службовців, і однотайним рішенням страйк припинено. Вранці 6 (19) жовтня пасажирський рух відновився<sup>60</sup>. На виконання однієї з вимог службовців із правління Товариства (що складалось із трьох членів і трьох кандидатів у члени) вийшов Еміль Дельфорж, на вилученні якого наполягали збори<sup>61</sup>.

Однак проблеми на цьому не закінчилися. Підвищення зарплатні службовцям означало різке зростання витрат Товариства, яке можна було компенсувати лише збільшенням трамвайного тарифу (що залишався незмінним з 1892 року). Це вимагало згоди міського управління. Місто не бажало йти назустріч Товариству, з яким воно на той час було у складних відносинах: міська управа мала намір викупити підприємство у Товариства, але сторони не могли дійти згоди в оцінці викупної суми, з приводу чого два роки йшла судова тяганина<sup>62</sup>. У результаті правління Товариства ухвалило, починаючи з 20 листопада, видавати зарплатню службовцям у неповному обсязі, мотивуючи своє рішення відсутністю коштів (підприємство на той час працювало зі значними збитками). У відповідь на делегатських зборах службовців було ухвалено оголосити з 25 листопада триденний страйк, а якщо протягом цього часу не буде вжито заходів до виплати належної платні – реквізувати підприємство (!) і явочним порядком збільшити тариф до необхідного розміру<sup>63</sup>. 21 листопада було оголошено, що угода між містом і Товариством про викуп відбулася, і страйк не розпочався. 4 (17) грудня 1917 року трамвайний тариф було підвищено відразу вчетверо, з 5 до 20 копійок за дільницю<sup>64</sup>.

Проте фактичний викуп трамвая так ніколи й не відбувся. Умови, запропоновані правлінням Товариства, містом і службовцями, не влаштували бельгійських акціонерів. Члени правління поїхали з Києва; управління підприємством перейшло до службовців, які не могли ефективно експлуатувати його в умовах тривалої кризи. Тепер конфлікт виник між службовцями, внаслідок чого одні службовці оголосили страйк проти інших, і трамвайний рух зупинився 18 березня 1918 року<sup>65</sup>.

Того ж дня трамвай безоплатно перейшов у власність міста, що поклато край невизначеному становищу підприємства. У 1919 році до влади в Києві вдруге прийшли більшовики й націо-

налізували трамвай. Під час стабільної радянської влади про страйки транспортних працівників (у 1925 році на додачу до трамвая у Києві з'явився автобус, у 1935 – тролейбус, у 1960 – метро) не йшлося; втім, для таких акцій не було й приводів. Ситуація змінилася в результаті економічної кризи кінця 1980-х – початку 1990-х років у поєднанні з поверненням до виробничих відносин капіталістичного типу.

Перший транспортний страйк у сучасному Києві відбувся в липні 1990 року, проте він швидко закінчився (вимогу страйкуючих про підвищення зарплатні було задоволено) і тому залишився майже непомітним. У квітні 1991 року й кілька разів у 1992 році відбулися локальні страйки в окремих депо або автопарках<sup>66</sup>. Тривалий загальний страйк працівників київського електротранспорту – трамвая та тролейбуса – почався 16 лютого 1993 року.

Спочатку транспортники висунули дві основні вимоги: підвищення зарплатні та нормалізація забезпечення рухомого складу запчастинами (відсутність яких загрожувала безпеці руху)<sup>67</sup>. Однак уже наступного дня страйкарі додали до цих вимог політичні: відставка міської адміністрації на чолі з Представником Президента України в м. Києві Іваном Салієм і проведення референдуму про дострокові вибори в парламент. Того ж дня тодішній голова Народного Руху України В'ячеслав Чорновіл сказав: «Засоби інформації натякають, нібито за цим страйком стоять певні політичні сили. Ми теж думаємо, що це так. <...> Давайте замислимося, чи випадково ця деструктивна і надзвичайно шкідлива для долі країни і нашого народу акція в часі збіглася з першим етапом антидержавного заклоту з боку прокомуністичного угруповання у Верховній Раді <...>»<sup>68</sup>.

Протидіючи страйку, місто організувало в ранкові та вечірні години «пик» рух відомчих автобусів за найпопулярнішими маршрутами трамвая і тролейбуса<sup>69</sup>. Через кілька днів Кабінет міністрів України ухвалив рішення, аналогічне прийнятому київською військовою владою в 1906 році: закликати на спеціальні двомісячні збори в Києві 500 військовозобов'язаних з числа водіїв електромеханічного та автомобільного транспорту, які мали необхідну кваліфікацію<sup>70</sup>. Так само, як 87 років тому, ці заходи змусили страйкуючих відступити. 24 лютого всі трамвайні і тролейбусні депо приступили до роботи – і лише тоді Федерація профспілок України й Київська міська державна адміністрація оголосили про можливість розгляду вимог електротранспортників. Разом з тим ще 22 лютого Представник Президента України в м. Києві видав розпорядження № 220 «Про реорганізацію державного комунального підприємства «Київелектротранс»<sup>71</sup>. Тролейбусне депо № 4, в якому перебував головний штаб страйку, було ліквідовано, а на його базі створено ремонтно-механічні майстерні<sup>72</sup>. Правда, вже наступного року «бунтівне» депо фактично відновило роботу, а з 1996 року й формально повернулося до колишнього статусу<sup>73</sup>. Так само, як і на початку сторіччя, жорстка реакція роботодавця унеможливила подальшу боротьбу: масштабних страйків транспортників у Києві з тих пір не було.

Нарешті, 18 грудня 2014 року працівники всіх київських трамвайних депо (Дарницького, Подільського, ім. Шевченко) та Дарницького автобусного парку оголосили безстроковий страйк, з єдиною вимогою: ліквідації двомісячної заборгованості за зарплатнею. Місто організувало рух автобусів уздовж трамвайної лінії з найбільшим пасажиропотоком – борщагівського швидкісного трамвая<sup>74</sup>. Зазначимо, що так само, як і в 1993 році, відразу пролунала думка про роль «зовнішнього чинника» в страйку. «Виявлено було людей, так званих диверсантів, <...> зовсім сторонні люди хотіли зірвати вихід всього комунального підприємства, – заявив генеральний директор підприємства «Київпастрас» Сергій Майзель у телеєфірі. – <...> Служба безпеки України вже затримала кількох людей, вони вже дають пояснення, чому вони підбурювали в

такий важкий час для країни, для підприємства...»<sup>75</sup>. Сам же страйк тривав усього один день. Переговори з організаторами акції завершилися відновленням роботи київського транспорту в повному обсязі 19 грудня<sup>76</sup>.

Отже, історія страйків на київському міському транспорті дозволяє зробити певні висновки. Причини акцій були різними: від конкретних трудових суперечок (у 1901, 1906, частково 1993 роках – між службовцями і роботодавцем, у 1918 році – між групами службовців) до загальної ситуації в країні (у 1903 році, коли службовці страйкували не через претензії до роботодавця, а з класової солідарності). У 1917, 1993, 2014 роках безпосереднім приводом до страйку стало складне фінансове становище транспортного підприємства, однак першопричиною слід визнати загальну економічну кризу.

Роль міського транспорту в функціонуванні міста у житті його мешканців змінювалася з часом. На початку ХХ сторіччя єдиною альтернативою трамваю в Києві були візники. Їхні послуги були не по кишені багатьом містянам. З іншого боку, середня довжина маршруту в тодішньому Києві була значно меншою, ніж зараз; чимало містян регулярно ходили з роботи й на роботу пішки. Тому навіть повна зупинка трамвайного руху хоча й означала суттєві незручності, але не спричиняла транспортний колапс. У наші дні відстані значно довші, і в багатьох випадках уникнути поїздки на транспорті неможливо, проте є більше альтернатив (метро, маршрутні таксі, особистий автотранспорт). Тому нині, як і сто років тому, ефект від страйків транспортників є відчутним, але не катастрофічним.

Через це страйкарі не могли ні тоді, ні зараз повною мірою «шантажувати» роботодавця, а останній мав важелі зворотного впливу на бунтівників. Ця обставина, у поєднанні з рішучістю дій влади, призводила до того, що в деяких випадках (1906, 1993) результатом страйку були різноманітні санкції для страйкарів. Були, втім, і випадки (1901, 1905, 1917), коли справа закінчувалася повним або майже повним задоволенням вимог страйкуючих, а також епізоди (1990–1992, 2014), коли страйки швидко закінчувалися, без відчутних наслідків для сторін.

---

<sup>1</sup> Правдин В. Революционные дни в Киеве (история Киевской стачки). – Женева, 1903. – 125 с.

<sup>2</sup> Правдин В. Июльская стачка солидарности 1903 г. в Киеве // Летопись революции. – 1924. – № 4 (9). – С. 66–94.

<sup>3</sup> Вакар В. (Правдин В.) Накануне 1905 г. в Киеве (июльская стачка 1903 года). – К., 1925. – 156 с.

<sup>4</sup> Парасунько О. Массовая политическая забастовка в Киеве в 1903 г. – К., 1953. – 132 с.

<sup>5</sup> История Киева: в 3-х т. – К., 1984. – Т. 2. – С. 232–242, 324–340, 360–375.

<sup>6</sup> Павленко Ю. В. Нарис історії Києва. – К., 2003. – С. 309–316.

<sup>7</sup> Валетов Т. Я. Фабричное законодательство в России до Октябрьской революции // Труды исторического факультета МГУ. – Вып. 39. – М., 2007. – С. 34–35.

<sup>8</sup> Полное собрание законов Российской империи. – Собрание III (1881–1913). – Т. II (1882). – С. 265–267.

<sup>9</sup> Полное собрание законов Российской империи. – Собрание III (1881–1913). – Т. VI (1886). – С. 262–270.

<sup>10</sup> Валетов Т. Я. Фабричное законодательство в России до Октябрьской революции // Труды исторического факультета МГУ. – Вып. 39. – М., 2007. – С. 35–36.

<sup>11</sup> Полное собрание законов Российской империи. – Собрание III (1881–1913). – Т. XVII (1897). – С. 355–356.

<sup>12</sup> Енциклопедія українознавства. – Т. II/8. – Париж – Нью-Йорк, 1976. – С. 3068.

<sup>13</sup> История Киева: в 3-х т. – К., 1984. – Т. 2. – С. 238–239.

<sup>14</sup> Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 44. – С. 114.

<sup>15</sup> Машкевич С. К истории пригородных линий киевского трамвая // Збірник наукових праць міжнародної конференції «Мультинаукові дослідження як тренд розвитку сучасної науки», Київ, 13 квітня 2013. – К., 2013. – С. 100–103.



- <sup>16</sup> Машкевич С. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Історія». – 2013. – № 2 (115). – С. 38–41.
- <sup>17</sup> История Киева: в 3-х т. – К., 1984. – Т. 2. – С. 311.
- <sup>18</sup> Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 44. – С. 121.
- <sup>19</sup> Киевская мысль. – 14 декабря 1912.
- <sup>20</sup> Центральний державний історичний архів України в м. Києві (далі – ЦДІАК). – Ф. 442. – Оп. 851. – Спр. 31. – Арк. 2–2зв.
- <sup>21</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 851. – Спр. 31. – Арк. 9–10зв, 12–14.
- <sup>22</sup> Центральний державний архів громадських організацій (далі – ЦДАГО) України. – Ф. 59. – Оп. 1. – Спр. 1584. – Арк. 35.
- <sup>23</sup> Правдин В. Революционные дни в Киеве (история Киевской стачки). – Женева, 1903. – С. 51.
- <sup>24</sup> Искра. – 1 сентября 1903.
- <sup>25</sup> Дневник Київського загального страйку. – 21 липня – 6 серпня 1903.
- <sup>26</sup> Киевлянин. – 26 июля 1903.
- <sup>27</sup> Киевлянин. – 28 июля 1903.
- <sup>28</sup> Киевская газета. – 27 июля 1903.
- <sup>29</sup> Киевское слово. – 25 июля 1903.
- <sup>30</sup> Парасунько О. Массовая политическая забастовка в Киеве в 1903 г. – К., – 1953. – С. 100.
- <sup>31</sup> Правдин В. Июльская стачка солидарности 1903 г. в Киеве // Летопись революции. – 1924. – № 4 (9). – С. 91–94.
- <sup>32</sup> История Киева: в 3-х т. – К., 1984. – Т. 2. – С. 340–341.
- <sup>33</sup> ЦДІАК. – Ф. 275. – Оп. 1. – Спр. 668. – Арк. 5–5зв.
- <sup>34</sup> Киевлянин. – 7 июня 1905.
- <sup>35</sup> Киевлянин. – 8 июня 1905.
- <sup>36</sup> Устав акционерного общества под наименованием «Общество Киевской городской железной дороги» // Алфавитный указатель к собранию узаконений и распоряжений правительства, издаваемому при Правительствующем Сенате. – Санкт-Петербург, 1891. – С. 355.
- <sup>37</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 856. – Спр. 254. – Арк. 17.
- <sup>38</sup> Annexe au Moniteur Belge. – 12 janvier 1905. – P. 179–182.
- <sup>39</sup> ЦДІАК. – Ф. 275. – Оп. 1. – Спр. 923. – Арк. 66–67.
- <sup>40</sup> Киевлянин. – 24 мая 1906.
- <sup>41</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 856. – Спр. 254. – Арк. 15.
- <sup>42</sup> Киевлянин. – 25 мая 1906.
- <sup>43</sup> Киевлянин. – 26 мая 1906.
- <sup>44</sup> Киевлянин. – 27 мая 1906.
- <sup>45</sup> Киевлянин. – 28 мая 1906.
- <sup>46</sup> Киевлянин. – 29 мая 1906.
- <sup>47</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 856. – Спр. 254. – Арк. 8.
- <sup>48</sup> О временных правилах о наказуемости участия в забастовках <...>: Именной Высочайший указ, данный Сенату от 2 декабря 1905 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Собрание III (1881–1913). – Т. XXV (1905), отд. I. – С. 850.
- <sup>49</sup> Государственный архив Российской Федерации (далі – ГАРФ). – Ф. 124. – Оп. 44. – Д. 1296. – Л. 3–4.
- <sup>50</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 659. – Спр. 114. – Арк. 1–6.
- <sup>51</sup> ЦДІАК. – Ф. 275. – Оп. 1. – Спр. 1176. – Арк. 17–18.
- <sup>52</sup> ЦДІАК. – Ф. 442. – Оп. 708. – Спр. 45. – Арк. 13.
- <sup>53</sup> ЦДІАК. – Ф. 275. – Оп. 1. – Спр. 1746. – Арк. 19–20.
- <sup>54</sup> ЦДІАК. – Ф. 274. – Оп. 4. – Спр. 15. – Арк. 28.
- <sup>55</sup> Киевская мысль. – 6 декабря 1911.
- <sup>56</sup> Киевская мысль. – 9 декабря 1911.
- <sup>57</sup> Киевская мысль (утренний выпуск). – 25 сентября 1917.

<sup>58</sup> Києвлянин. – 27 сентября 1917.

<sup>59</sup> ГАРФ. – Ф. 827. – Оп. 1. – Д. 1298. – Л. 1–19.

<sup>60</sup> Южная газета. – 6 октября 1917.

<sup>61</sup> Южная газета. – 7 октября 1917.

<sup>62</sup> Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – № 44. – С. 120–121.

<sup>63</sup> Києвлянин. – 23 ноября 1917.

<sup>64</sup> Києвлянин. – 3 декабря 1917.

<sup>65</sup> Державний архів м. Києва. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 379. – Арк. 140.

<sup>66</sup> Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 358.

<sup>67</sup> Хрещатик. – 23 лютого 1993.

<sup>68</sup> Хрещатик. – 19 лютого 1993.

<sup>69</sup> Хрещатик. – 20 лютого 1993.

<sup>70</sup> Хрещатик. – 23 лютого 1993.

<sup>71</sup> Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 361–362.

<sup>72</sup> Хрещатик. – 25 лютого 1993.

<sup>73</sup> Козлов К. П., Машкевич С. В. Київський тролейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 363–364, 367.

<sup>74</sup> <http://www.rosbalt.ru/ukraina/2014/12/18/1349898.html>

<sup>75</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=oMHGrPJdcmk>

<sup>76</sup> <http://txt.newsru.ua/press/19dec2014/tramvai.html>

*В статье рассказывается о забастовках на киевском городском транспорте, от начала прошлого века (апрель 1901 г.) до наших дней (декабрь 2014 г.), в общем контексте истории Киева. Анализируются причины, побуждавшие работников к забастовкам в разные времена, эффект и последствия их действий.*

*Ключевые слова: Киев, городской транспорт, трамвай, троллейбус, рабочее движение, забастовка*

*This article deals with strikes on the Kiev public transportation, from the beginning of the last century (April 1901) to the present time (December 2014), in the general context of the history of Kiev. We analyze the reasons that motivated workers to strike at different times, as well as the effect and consequences of their actions.*

*Keywords: Kiev, public transportation, tram, trolleybus, workers' movement, strike.*