

## ГАЗЕТНА ПЕРІОДИКА КИЄВА ЯК ДЖЕРЕЛО ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ МІСТА (1905–1914 рр.)

*Охарактеризовано інформаційний потенціал газет Києва у висвітленні системи транспортних послуг міста 1905–1914 рр. Показано цінність газетних публікацій для вивчення різних видів громадського транспорту, тарифів перевезення, рівня попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг Києва.*

*Ключові слова: газети Києва, історичне джерело, публікація, транспортні послуги, інфраструктура.*

Територіально-демографічне зростання Києва на початку ХХ ст. сприяло швидкому розвитку транспортного господарства міста. Розлога мережа залізничного й водного сполучення активізували міграційні процеси, забезпечивши постійне сполучення губерньського центру з найбільшими містами Російської імперії. Населення міста, досягнувши в 1905 р. 450 тис. осіб, продовжувало невпинно зростати: напередодні Першої світової війни демографічна планка досягла позначки 629,3 тис. осіб<sup>1</sup>.

Динаміка росту населення Києва досліджуваного періоду, а також неухильне зростання площі міста за рахунок приєднання приміських зон, обумовили потребу у розвитку громадського транспорту: розбудовуються трамвайні лінії, проводяться спроби введення автобусного сполучення і т. д. Помітно зростаюча кількість автомобілів у Києві на початку ХХ ст. та електрифікація трамваю започаткували новий етап у розвитку міської інфраструктури.

Важливою складовою джерельного комплексу дослідження транспортного забезпечення міста є газетна періодика тогочасного Києва – своєрідне історичне джерело, багатогранне й неоднорідне у своїй жанрово-тематичній спрямованості. Офіційні публікації, хроніка, оголошення, замітки, звернення, повідомлення, опубліковані на сторінках київських газет 1905–1914 рр., дають змогу простежити розвиток транспортного сполучення в різних районах міста, визначити цінову політику, графіки руху міського транспорту, залізничних та річкових перевезень тощо.

Для дослідження проблем розвитку і функціонування періодичних видань міста, аналізу газетних матеріалів як історичного джерела велике значення мають роботи А. Волобуєвої та Н. Сидоренко, В. Георгієвської та ін. Однак, як джерелу вивчення сфери транспортного забезпечення, увага останнім приділялася лише фрагментарно. Те ж саме відноситься і до вивчення транспортного господарства міста. У новітній історіографії, представленій працями С. Машкевича, П. Пещеренко, В. Ієвлевої та багатьох інших науковців, проблема досліджена доволі ґрунтовно. Проте, практично всі дослідники, активно залучаючи до наукового обігу матеріали газетних видань, приділяють увагу фактичному викладу певної проблеми і лише побіжно звертаються до аналізу газети як окремого виду історичного джерела, характеризуючи загально джерельну базу наукової роботи.

Мета даного дослідження полягає у з'ясуванні інформативних можливостей газет Києва 1905–1914 рр. для вивчення транспортних послуг міста.

Загалом за досліджуваний період автором виявлено 132 газетних видання, більшість яких носила універсальний, або ж рекламно-довідковий характер («Вечерня газета» (1905),

«Киевская жизнь» (1906), «Киевские вести» (1907–1911), «Последние новости» (1906–1919), «Киевская мысль» (1906–1918), «Киев» (1910–1911) та ін.)<sup>2</sup>.

Джерельну базу статті складають публікації газетних видань Києва 1905–1914 рр., які зберігаються сьогодні у Відділі газетних фондів Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського, головним чином матеріали впливових видань міста – провладної газети «Киевлянин» (1864–1919), офіційних «Киевских губернських ведомостей» (1838–1920), щоденних газет «Киевская мысль» (1906–1918) та «Киевские вести» (1907–1911). Для висвітлення проблем водного транспорту до наукового обігу залучено щоденне видання Київського округу шляхів сполучення («Днепровские судоходные листки» (1905–1908)).

Розвиток газетної періодики нерозривно пов'язаний з економічним та соціокультурним розвитком міста, що яскраво відбилася на тематичній спрямованості видань, покликаних задовольнити інформаційні потреби населення.

З кінця ХІХ ст. Київ поповнив число міст Російської імперії, де було прокладено залізницю<sup>3</sup>. Така подія не могла пройти осторонь періодичної преси. Протягом усього досліджуваного періоду на сторінках переважної більшості київських газет, за виключенням видань професійного спрямування та окремих громадсько-політичних друкованих органів, вміщувався розклад руху поїздів. Детальний аналіз транспортно-довідкової інформації щоденних газет «Киевлянин», «Киевские вести» та «Последние новости» дозволяє відстежити зміни розкладу руху залізницею. Останні вносилися двічі на рік: 18 квітня та 15 жовтня поточного року<sup>4</sup>. Велика кількість заміток та оголошень про продаж з публічного торгу вантажів на станціях «Київ I» та «Київ II», повідомлення про роботу залізничних майстерень, будівництво колій, залізничних мостів, а також прослідковані автором кількісно-часові зміни в системі залізничного сполучення підтверджують думку про те, що Київ на початку ХХ ст. був великим залізничним вузлом Південно-Західного напрямку. Тут перетиналися кілька залізничних ліній: «Південно-Західна» (15 сполучень), «Московсько-Києво-Воронежська» (5 сполучень) та «Києво-Полтавська» (3 сполучення)<sup>5</sup>.

Крім пасажирських перевезень, періодична преса містить відомості про кур'єрські, поштові, товарно-пасажирські та змішані поїзди<sup>6</sup>, які з'єднували Київ з найбільшими містами як самої Російської імперії, та і ближнього зарубіжжя (Варшавою, Брестом, Калишом, Петербургом, Москвою, Курськом, Воронежем, Одесою, Харковом та ін.)<sup>7</sup>.

Газетні матеріали дають вичерпну статистику руху потягів, що дозволяє відслідкувати масштаби та швидкість залізничного перевезення, кількість поїздів на певний напрям, їх типи та вартість послуг.

Окремо від поїздів дальнього сполучення на сторінках газетної періодики Києва 1905–1914 рр. виділяються так звані «дачні поїзди», які станом на 1907 р. курсували щоденно за напрямком «Київ – Фастів», «Київ – Боярка», «Київ – Тетерів» та «Київ – Дарниця – Бориспіль»<sup>8</sup>. Протягом наступних років прослідковується розширення дачного напрямку. Збільшення площі міста за рахунок прилеглих територій, невинний ріст міського населення та проведення електрифікованої лінії трамваю до найближчих дачних районів зумовили відтягнення дачних поселень та появу нових приміських напрямків. З 1909 р. починають щоденно курсувати потяги приміського сполучення «Київ – Мотовилівка» та «Київ – Бородянка»<sup>9</sup>. Ущільнення графіку в літній сезон та тарифи на послуги перевезення свідчать про популярність дачного дозвілля не лише серед заможних киян, а й міщан середнього достатку.

Важливим джерелом для дослідження водного транспорту виступає щоденне видання Київського округу шляхів сполучення «Днепровские судоходные листки» (1905–1908 рр.), перейменоване з серпня 1908 р. на «Судоходный листок Киевского округа путей сообщения» (1908–1911 рр.). Відповідно до програми, газета мала чотири відділи: адміністративний, довідковий, судноплавний та відділ подій<sup>10</sup>. Таким чином, на перших сторінках видання друкувалися накази Міністерства шляхів сполучення та розпорядження начальника Київського округу з питань судноплавства. Різнобічну інформацію містив довідковий відділ, де можна почерпнути

відомості про зміни у графіках руху, відміну певних рейсів, рівень води в Дніпрі та ін. Відділ подій інформував щодо скупчення суден, загородження плотами, пожежі, посадки на міліну та інші аварії, які на той час були далеко не поодиноким явищем<sup>11</sup>. Як правило, це стосувалося вантажних суден, рідше трапляється інформація про затонулі пасажирські кораблі.

Часті перевантаження, значно вищі допустимої норми, нестійкий водний баланс Дніпра та слабе протипожежне оснащення кораблів зумовлювали аварійні ситуації, людські жертви та великі матеріальні збитки. Оцінивши дану ситуацію як легкий спосіб наживи, страхові компанії активно включаються у боротьбу за клієнта, пропонуючи найрізноманітніші види послуг: страхування вантажу від вогню та води, страхування цілих кораблів, екіпажів і т.д.<sup>12</sup>. В погоні за прибутком комерсанти використовували найрізноманітніші засоби: зниження тарифів на страхування, обливання брудом конкурентів, друк рекламного оголошення на перших сторінках найбільш тиражованих газет тощо. Виходячи з аналізу газетних матеріалів досліджуваного періоду, роль лідера на ринку страхування водних перевезень займала компанія «Надія»<sup>13</sup>.

Щоденні пасажирські перевезення здійснювалися в 1905 р. за напрямками «Київ – Катеринослав», «Київ – Черкаси», «Київ – Гомель», «Київ – Чернігів» та «Київ – Чорнобиль»<sup>14</sup>. Протягом наступних років мережа водного сполучення розширюється: в 1907 р. додається Києво-Пінська, Києво-Могилівська, Могилево-Оршанська та Гомеле-Вятківська гілки, а з червня 1913 р. судна починають курсувати у бік Ржищева; у тому ж 1913 р. відкрито ще одну – дачну лінію «Київ – Плюти», пасажирські перевезення якою здійснювалися з періодичністю один раз на день<sup>15</sup>. Окрім пасажирських суден по всіх лініях здійснювалися рейси товарно-пасажирських та поштово-пасажирських перевезень.

Не зважаючи на небезпеку пересування водою, пасажирські кораблі ходили перевантажені, особливо в літній сезон. З метою унормування перевезення Правління Київського округу шляхів сполучення видавало додаткові нормативні акти, які «негласно» давали можливість порушувати встановлені норми безпеки. Яскравим прикладом вищезазначеної тези може слугувати «Циркулярне розпорядження Правління Київського округу шляхів сполучення» від 12 травня 1906 р. за № 7273, опубліковане в № 52 «Днепровских судоходных листках» за цей же рік. У документі зазначалося, що Правління округу, у зв'язку з масовим рухом робітників на Південь, а також богомольців у м. Київ, на основі примітки до п. 3 «Тимчасових санітарних правил» дозволяє Управлінню пароплавних товариств з 13 травня по 15 червня цього року перевезення пасажирів по лініях: «Гомель – Катеринослав» і «Чернігів – Київ» на верхніх незакритих палубах громадських пароплавів, згідно норм, визначених в окремоті для верхніх палуб кожного пароплаву»<sup>16</sup>. Як свідчать опрацьовані автором матеріали, ці норми неодноразово порушувалися самими екіпажами суден.

Згідно розпорядження Київського округу шляхів сполучення, вміщеного на сторінках вищезгаданого видання за 22 березня 1906 р., на кожному пасажирському судні в обов'язковому порядку мала зберігатися книга для запису скарг. Зазначалося, що «згідно існуючим правилам, записані в ці книги скарги і заяви повинні супроводжуватися чіткими підписами... заявників і присутніх при цьому свідків, пасажирів чи сторонніх осіб із зазначенням місця їх постійного проживання»<sup>17</sup>. Аналіз вимог до оформлення скарги дозволяє припустити, що процес пошуку свідків, які погодилися б зазначити постійну адресу, міг супроводжуватися певними труднощами: обережністю людей до такої офіційності, відсутністю постійного місця проживання (значний відсоток пасажирів, як уже зазначалося раніше, були сезонними робітниками, частина проживала в орендованому помешканні, що на початку ХХ ст. стає буденним явищем) і т. д. Тож у даному випадку важко дати оцінку ефективності такого засобу контролю, як книга для запису скарг без залучення до вивчення проблеми інших видів історичних джерел, керуючись лише даними газетних матеріалів.

З кінця ХІХ ст. у Києві з'являється міський рейковий транспорт – кінний трамвай, лінії якого проходили за напрямками головних транспортних потоків міста: Поділ, Хрещатик, Велика Васильківська, Печерськ і т.д. Будівництво та експлуатацію конки здійснювало спеціально ство-

рене з цією метою акціонерне Товариство Київської Міської Залізниці (серед киян побутувала назва «трамвайне товариство») на чолі з відомим на той час інженером та підприємцем Амандом Струве<sup>18</sup>. Попит на трамвай та певні технічні труднощі, викликані гористим рельєфом Києва, зумовили необхідність електрифікації рейкового транспорту і вже 1 червня 1892 р. відкрито електричну ділянку від Царської (нині Європейської) до Олександрівської (сьогодні носить назву Контрактової) площ<sup>19</sup>. Як свідчить газетна періодика Києва, протягом досліджуваного періоду вся мережа трамвайних колій була електрифікована, витіснивши при цьому бюджетно невігідні кінну та парову тягу.

У вересні 1904 р., по смерті відомого київського мецената Лазаря Бродського<sup>20</sup>, який у той час був власником більше 65% акцій Товариства, контрольний пакет переходить у руки бельгійцям. 5 січня 1905 р. організовано Бельгійське акціонерне товариство київських трамваїв, з яким і пов'язана історія розбудови та експлуатації рейкового сполучення міста досліджуваного періоду.

Аналіз газетних матеріалів дозволяє прослідкувати тарифи на пасажирські та вантажні перевезення, умови проїзду, визначити тривалість руху між окремими ділянками, виявити категорії міського населення, які могли користуватися умовами пільгового проїзду тощо. Варто відмітити, що переорієнтація у володінні контрольного пакету акцій з січня 1905 р. на користь бельгійського капіталу не супроводжувалася підвищенням тарифів: розмір плати за ділянку встановлювався Договором між Київською міською управою та А. Струве, підписаним ще влітку 1889 р. і залишався незмінним до осені 1914 р. включно.

Трамвайні лінії розбивалися на окремі тарифні дільниці, відстань між якими коливалася від 1,8 до 2,3 км; проїзд однією дільницею становив 5 копійок. При беззупинному курсуванні лінією пасажир отримував знижку – мінус 2 копійки за другу і кожен наступну дільницю. Існував також окремий пільговий тариф у розмірі 3 коп. для учнів, студентів, солдат та деяких інших категорій. Цікавим фактом залишається те, що вихованці приватних навчальних закладів до пільгової категорії не зараховувалися. У роз'ясненні правління міської дороги про учнівські тарифи, опубліковані в № 256 газети «Киевлянин» за 16 вересня 1906 р., як відповідь на звернення директора приватної гімназії Києва, зазначалося, що «в п. 9 Договору міста з правлінням дороги, складеним в серпні 1889 р., абсолютно конкретно і ясно перераховані учбові заклади, на які поширюється пільга: державні, міські, громадські і благодійні установи... гімназія ж В. М. Петра є приватним учбовим закладом»<sup>21</sup>.

В 1912 р. введено в експлуатацію Слобідський мототрамвай (або ж Дарницький), маршрут якого визначався дільницями «Передмостова Слобідка» (сучасний Гідропарк) – «Микільська Слобідка» – «Дарниця»; вартість проїзду всією лінією становила 15 коп.<sup>22</sup>

Спробуємо порівняти вищезазначену вартість з місячними доходами киян та ринковими цінами: середня заробітна плата в Російській імперії 1910–1913 рр. становила 37, 5 руб.<sup>23</sup>, найдешевша хлібина коштувала 5 коп., вершкове масло – 60 коп. за кілограм, десяток яєць – 25 коп., пломбування зуба – 50 коп., ціна 1 пари штанів становила, в середньому 1 руб., а оренда малогабаритного помешкання 75–200 руб. річних<sup>24</sup>. При такому прейскуранті цін, 5 коп. за трамвайний квиток на 1 дільницю проїзду були пристойною сумою. Ціни на дачні лінії в сторону Святошина та Пущі-Водиці були ще вищими, але ці напрямки не розраховувалися на щоденні поїздки і переповнювалися, головним чином, в дачний сезон.

Окремого вивчення заслуговує проблема взаємин «трамвайного товариства» з містом та його жителями. Зважаючи на те, що діяльність Бельгійського акціонерного товариства київських трамваїв безпосередньо стосувалася багатьох сторін міського повсякдення (мобільності населення, благоустрою, ремонту доріг, електропостачання), інтереси акціонерів та мешканців міста часто перетиналися, неоднократно створюючи конфліктні ситуації<sup>25</sup>. Часто організація відмовлялася виконуватися обов'язки, покладені на неї чинним Договором. Це тягнуло за собою незаконне будівництво, порушення правил безпеки на дорогах та аварійні ситуації, відомості про які знаходимо, як правило, на сторінках київських газет у рубриках «Хроніка», «Останні новини», «Місцеві новини» тощо.

Приклад такого непорозуміння можуть слугувати дані, вміщені в № 359 газети «Киевлянин» за 30 грудня 1905р. Замітка під назвою «Трамвай зійшов через сніг» інформує: «Внаслідок густого снігу, що випав протягом ночі, вчора рух трамваїв у місті був вкрай ускладненим, на деяких ділянках зовсім припинений... в декількох випадках зійшли з рейок вагони...»<sup>26</sup>. Тому й не дивно, що міська влада часто вдавалася до штрафів Товариства. Місцева преса зберігає відомості про чисельні санкції, які інколи досягали великих розмірів<sup>27</sup>. Лише взимку 1908 р. за невчасне прибирання снігу і змітання його на суміжні мостові, організація була оштрафована на суму 7 тис. 343 руб. Інколи «трамвайному товариству» вдавалося оскаржувати рішення і ухилитися від оплати штрафу.

Міська адміністрація була зацікавлена у викупі трамваю, який приносив колосальні прибутки. Так як у договорі 1889 р. передбачалася можливість викупу підприємства містом через 25 років за суму, що дорівнювала подвоєному чистому доходу товариства за останні 5 років перед викупом<sup>28</sup> і цей термін спливав у 1914 р., потрібно було сприяти зменшенню попиту на рейкове перевезення і тим самим зменшити дохід акціонерів. У 1913 р. місто організувало автобусне сполучення, як альтернативу трамваю.

Залишаючись головним рупором новин, київська газетна періодика активно долучилася до інформування мешканців міста про новий вид транспорту: його запровадження, схему руху, тарифи на послуги та умови проїзду. Найбільш активно проблема обговорювалася на сторінках офіційних «Киевських губернських ведомостей» та «Киевлянина».

Матеріали газетних видань засвідчують придбання містом 5 автобусів німецької фірми «Бенц», 4 з яких мали регулярно знаходитися в русі, 5 – резервний, був запасним на випадок псування одного з чотирьох<sup>29</sup>. Запроектували дві маршрутні схеми: «Олександрівська площа – Виставка (сьогодні – район НСК «Олімпійського»)» та «Олександрівська площа – залізничний вокзал (який у той час знаходився в районі сучасної Либідської)». Як і трамвайні лінії, автобусні маршрути поділялися на тарифні ділянки, при вартості проїзду у розмірі 10 коп. за першу ділянку і відповідно по 5 коп. за кожну наступну<sup>30</sup>. Зранку до 12 години дня плата за проїзд в межах однієї ділянки понижувалася з 10 коп. до 5 коп. Такі заходи приймалися з ціллю «дати можливість користуватися автобусним сполученням службовцям громадських і державних закладів, приватних підприємств і взагалі особам з незначним достатком»<sup>31</sup>. Автобуси курсували від 8 ранку до 11 вечора.

Опублікована в № 54 «Киевских губернських ведомостей» від 28 травня 1913 р. інформація про автобусне сполучення, розділена на окремі параграфи: «Про порядок руху автобусів», «Про порядок користування автобусами» та «Про порядок обслуговування автобусів», проливає світло на основні аспекти роботи безрейкового громадського транспорту Києва.

Згідно порядку руху, допущені до курсування автобуси мали «першу після трамваїв чергу старшинства по відношенню права на шлях»<sup>32</sup>. Автобуси повинні зупинятися лише для пропуску хресних ходів, пожежних обозів, похоронних процесій, приходящих військових частин та зімкнутих рядами вихованців навчальних закладів і притулків. Щодо обмежень у користуванні вищезазначеним видом транспорту, підкреслювалося, що: забороняється займати в автобусі місць більше визначеного для нього числа, користуватися правом на проїзд особам в нетверезому стані, хворим чи одягнутим в брудний одяг, людям, які перевозять тварин, ношу з неприємним запахом чи з великими об'ємами<sup>33</sup>. Цікавим залишається факт, що в число осіб, яким заборонявся проїзд, були включені і жінки, котрі не мали захисних наконечників на шляпних булавках.

Як інформує місцева преса, «не дивлячись на встановлення тарифу, що перевищував вдвоє тарифи міської залізної дороги, автобуси часто абсолютно заповнюються публікою і за час експлуатації дають в середньому, при погашенню всіх експлуатаційних витрат по амортизації, до 15 руб. в добу чистого прибутку з кожного автобуса»<sup>34</sup>. Тому перші місяці курсування автобусів по місту можна визначити як доволі прибуткові.

Така ситуація тривала не довго. У гонитві за наживою, водії ставали все більш некеровані, витворяли на дорогах те, що кореспонденти київських газет нарекли «скаженною їздою». Праг-

нучи взяти якомога більше пасажирів, які чекали на трамвайних зупинках, машини набирали шаленої швидкості, що призводило до численних аварій. Газетна хроніка того часу рясніє відомостями про зіткнення автобусів з візниками, трамваєм, про травмування пішоходів<sup>35</sup>. Все це зумовило збитковість безрейкового громадського транспорту: доходи, отримані від перевезення пасажирів станом на листопад 1913 р. вже не покривали витрати на ремонтні роботи<sup>36</sup>.

Майбутнє автобусного підприємства було остаточно вирішено після того, як на розі Маріїнсько-Благовіщенської та Кузнечної (нині – Антоновича) вулиць в ніч на 13 грудня автобус № 1 згорів від займання бензину в карбюраторі<sup>37</sup>. Приводом до відміни курсування автобусів послужили значні збитки, принесені місту протягом останнього року.

Таким чином, автобусне сполучення, намагаючись створити альтернативу рейковому громадському транспорту, проіснувало в Києві трохи більше 1,5 року. Як свідчать дані київської газетної періодики, принісши значні збитки місту, автобусний рух визнаний безперспективним. До нього повернулися лише в 1925 р.

З початком ХХ ст. на сторінках періодичних видань все частіше з'являються відомості про автомобільний рух на дорогах Києва. Протягом усього досліджуваного періоду кореспонденти місцевих газет розвивали тему автомобіля у ряді повідомлень, статей та заміток. Найактивніше відгукнулося на появу нового виду транспорту офіційне газетне видання «Киевские губернские ведомости», на сторінках якого вміщувалися відомості про порядок реєстрації машин, загальні правила руху автомобілів та екіпажів тощо. Згодом до загального джерельного комплексу у вивченні вищезгаданого транспортного засобу долучаються інші видання, головним чином рекламно-довідкова преса, де можна почерпнути відомості про вартість автомобілів, пропонованих для продажу, їх виробника, цінову політику щодо ремонту та страхування машин, місця локалізації основних центрів продажу і т. д.

Матеріали рекламних оголошень, вміщених на сторінках газет «Киевская мысль», «Киевские вести» та «Последние новости» засвідчують продаж у Києві автомобілів «Мерседес», «Грегар», «Адам-Опель», «Делоне-Бельвіль» та «Кейс». У місті на той час також були відомі машини американських марок «Форд», «Додж», французьких «Пежо» та «Берліе», чеських «Лаурін і Клемент».

Протягом 1905–1913 рр. «Киевские губернские ведомости» інформували громадськість про порядок та правила користування новим видом транспорту<sup>38</sup>. Дозволявся лише рух тих автомобілів, які пройшли огляд спеціальної комісії, що складалася з міського техника, дільничного приставу за призначенням поліцеймейстера, техника, призначеного округом шляхів сполучення, 2 членів технічної комісії Київського клубу автомобілістів і 1 лікаря під головуванням старшого члена технічної комісії клубу автомобілістів.

За умови отримання дозволу, водієві видавалося спеціальне посвідчення, а на автомобіль накладався номерний знак у двох екземплярах, який заборонялося переносити на іншу машину, навіть того ж власника. Дозвіл та номерний знак поновлювалися щорічно. Проїзд на автомобілі дозволявся всіма вулицями за виключенням Андріївського та Ілларіонівського спусків, а також Мало-Підвальної вулиці при швидкості не більше 10 верств за годину по найбільш олюднених вулицях: Хрещатику, Великій Васильківській, Олександрівській, від Хрещатику до Гостинного двору, Прорізній, Великій Житомирській і по Безаківській; На інших вулицях швидкість автомобіля не мала перевищувати 20 верств за годину<sup>39</sup>.

Публікація в пресі досліджуваного періоду тарифної сітки та правил користування «найманим автомобілем», засвідчує появу нового виду транспортних послуг: київськими вулицями починає курсувати таксі. Станом на квітень 1913 р. проїзд для 2 осіб на найманому автомобілі без встановленого таксометра обходився вдень за перші 10 хв. їзди чи стоянки – 40 коп. (з 7 год. ранку до 12 год. ночі), за кожні наступні 5 хв. – 25 коп., за годину ж проїзду чи стоянки – 2 руб. 50 коп.; вночі за перші 10 хв. – 50 коп., за кожні наступні 5 хв. – 25 коп., за годину їзди (стоянки) – 3 руб.<sup>40</sup> По таксометру вартість встановлювалася не за час, а за кількість верств.

Цікаво, що від вокзалів, річкової пристані, театрів, цирків та інших розважальних закла-

дів, після закінчення в них заходів, до встановленого тарифу додавалося ще 40 коп. Окремий прейскурант цін існував також на перевезення багажу. Тож проїзд на приватному автомобілі був найдорожчими з усіх транспортних послуг Києва 1905–1914 рр. і орієнтований, головним чином, на заможні верстви населення (міщанину середнього достатку за годинний проїзд потрібно було віддати майже десяту частину місячного доходу).

Отже, газетна періодика Києва 1905–1914 рр. дає різнобічну інформацію для дослідження проблеми транспортного забезпечення міста передвоєнних років. Ґрунтовний аналіз матеріалів, вміщених на сторінках періодичної преси, дозволяє прослідкувати інженерно-транспортну інфраструктуру Києва, графіки руху міського громадського транспорту, річкових і залізничних перевезень, визначити тарифи на проїзд, умови перевезення і т.д. Статті та замітки аналітичного жанру дозволяють сформулювати уявлення про мету та характер основних завдань у межах транспортної галузі, які ставилися перед містом у ті роки. Подаючи оголошення та довідкову інформацію про рівень попиту та пропозиції на різні види транспортних послуг, газети Києва є невід'ємною частиною джерельного комплексу у вивченні транспортного господарства міста 1905–1914 рр.

<sup>1</sup> Київ. Історичний огляд (Карті, ілюстрації, документи) / Відп. ред. Кудрицький А. В. – К., – 1982. – 231 с.

<sup>2</sup> Волобуєва А., Сидоренко Н., Сидоренко О., Школьна О. Періодичні видання Києва (1835–1917 рр.): покажчик. Т. 2–4. – К., 2011.; Ігнатієнко В. Бібліографія української преси, 1816–1916. – Х., К., 1930. – 288 с.

<sup>3</sup> Ієвлева В. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця XIX – першої третини XX століття. – К., 2008. – С.11.

<sup>4</sup> Киевлянин. – 26 ноября 1905; там само. – 30 декабря 1905; Киевские вести. – 28 марта 1909.

<sup>5</sup> Киевские вести. – 17 июня 1907.

<sup>6</sup> Киевлянин. – 24 августа 1905; там само. – 26 ноября 1905.

<sup>7</sup> Там само.

<sup>8</sup> Киевские вести. – 17 июня 1907.

<sup>9</sup> Там само. – 30 июня 1909.

<sup>10</sup> Волобуєва А., Сидоренко Н., Сидоренко О., Школьна О. Періодичні видання Києва (1835–1917 рр.): покажчик. Т. 2 – К., 2011. – С. 148.

<sup>11</sup> Днепровские судоходные листки. – 22 марта 1906; там само. – 25 марта 1906; там само. – 16 мая 1906.

<sup>12</sup> Там само. – 24 марта 1906; там само. – 31 марта 1906.

<sup>13</sup> Там само.

<sup>14</sup> Киевлянин. – 7 июня 1913.

<sup>15</sup> Там само. – 8 июня 1913.

<sup>16</sup> Днепровские судоходные листки. – 16 мая 1906.

<sup>17</sup> Там само. – 22 марта 1906.

<sup>18</sup> Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – Вип. 44. – С. – 113.

<sup>19</sup> Киевское слово. – 31 мая 1892.

<sup>20</sup> Киевлянин. – 19 декабря 1904.

<sup>21</sup> Там само. – 16 сентября 1906.

<sup>22</sup> Киевская мысль. – 26 апреля 1912.

<sup>23</sup> Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – №1. – С.47.

<sup>24</sup> Киевские вести. – 11 апреля 1909.

<sup>25</sup> Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства київської міської залізниці // Етнічна історія народів Європи. – 2014. – Вип. 44. – С. – 117.

<sup>26</sup> Киевлянин. – 30 декабря 1905.

<sup>27</sup> Там само. – 12 сентября 1901; там само. – 17 жовтня 1907.

<sup>28</sup> Машкевич С. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Історія. – 2013. – Вип. 115. – С. 39.

<sup>29</sup> Киевлянин. – 7 июня 1913.

<sup>30</sup> Там само. – 10 апреля 1913.

<sup>31</sup> Там само. – 7 июня 1913.

<sup>32</sup> Киевские губернские ведомости. – 28 мая 1913.

<sup>33</sup> Там само.

<sup>34</sup> Киевлянин. – 7 июня 1913.

<sup>35</sup> Там само. – 8 июня 1913; там само. – 30 июня 1913.

<sup>36</sup> Там само. – 20 ноября 1913.

<sup>37</sup> Там само. – 16 декабря 1914.

<sup>38</sup> Киевские губернские ведомости. – 17 июля 1908; там само. – 28 мая 1913.

<sup>39</sup> Там само. – 24 июля 1908.

<sup>40</sup> Там само. – 28 мая 1913.

*Охарактеризованы информационный потенциал газет Киева в освещении системы транспортных услуг города 1905–1914 гг. Показано ценность газетных публикаций для изучения различных видов общественного транспорта, тарифов перевозки, уровня спроса и предложения на рынке транспортных услуг Киева.*

*Ключевые слова: газеты Киева, исторический источник, публикация, транспортные услуги, инфраструктура.*

*The informational potential of Kyiv newspapers is characterized according to the system of city transport services (1905–1914). The value of newspaper publications for studying of different types of public transport, rate quotations, the value of service and offers in the market of transport services of Kiev are shown.*

*Keywords: Kyiv newspapers, historical source, publication, transport services, infrastructure.*