

**Історія міст
і сіл України:
історико-теоретичні
проблеми вивчення**

Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (артилерійська) лінія

Стаття присвячена історії Кадетської (Артилерійської) трамвайної лінії в Києві, що існувала в 1908-1918 роках. Лінія обслуговувала військові установи – кадетський корпус, пізніше військові училища на Солом'янці, – а також жителів прилеглих місцевостей. З 1915 р. вона стала першим у Києві трамвайним підприємством, що належало місту.

Ключові слова: Київ, Солом'янка, трамвай, кадетський корпус, військове училище.

Стаття є продовженням дослідження приміських трамвайних ліній Києва, оприлюднених на сторінках часопису «Красзнавство» [1]. Цього разу йтиметься про історію будівництва та експлуатації Кадетської трамвайної лінії (вона ж Артилерійська лінія – від назв, відповідно, Володимирського кадетського корпусу та Миколаївського артилерійського училища), відкритої в 1908 році. Джерелами є документи з фондів Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області, періодична преса 1907-1929 років; переважна більшість документів вводиться в науковий обіг вперше.

Досвід експлуатації відкритої в 1900 році лінії Святошинського трамвая продемонстрував здійсненність проекту приміської трамвайної лінії, незалежної від основної мережі Товариства Київської міської залізниці. Підприємцем, який збудував другу таку лінію, став Давид Марголін (один час був членом правління Товариства, але в даному випадку діяв самостійно). Первісним наміром Марголіна було з'єднати з Києвом передмістя Солом'янку двома трамвайними лініями з різних точок міста. Одна лінія мала пройти від берега Либеді, на кордоні Нижньої Солом'янки та Києва (місце, де нинішня вулиця Толстого перетинає залізничні колії), Великою вулицею (вулиця Липківського) до нинішньої Солом'янської площі [2]; друга – від колишніх Триумфальних воріт, на перетині Бібіковського бульвару та Кадетського шосе (біля нинішнього Повітрофлотського шляхопроводу), землями Володимирського кадетського корпусу й земською дорогою до того самого місця на Солом'янці.

3 (16) вересня 1907 року Марголін уклав із «Обществом Домовладельцев для благоустройства Верхней и Нижней Соломенки, Кучмина и Протасова Яров Киевского уезда и губернии» договір на будівництво та експлуатацію Солом'янської трамвайної лінії (першої з двох вищеназваних). Цей договір був цілком аналогічний контракту на будівництво мережі трамвайних ліній у самому Києві, укладеному в 1889 році Амандом Струве з Київською міською управою [3]. Довжина майбутньої лінії визначалася в 900-1000 сажнів (тобто 1,9-2,1 км), що становило одну тарифну дільницю, з 5-копійчаним тарифом; у разі її продовження проїзд кожної наступної дільниці мав оцінюватися в 3 копійки, як і на міському трамваї. Допускався нічний рух (за подвійним тарифом) та вантажні перевезення. Підприємець мав отримати монопольне право влаштування трамвайних ліній на всіх вулицях Верхньої Солом'янки – подібно до того як Товариство Київської міської залізниці користувалося таким самим правом у Києві. Термін концесії визначався в 50 років, по закінченні яких власник зобов'язувався безоплатно передати підприємство Товариству Домовласників, при цьому останнє мало право достроково викупити виробничу установу по закінченні 25 років, на таких самих умовах, які були прописані в контракті Струве (за суму, рівну десятиразовому середньорічному чистому доходу підприємства за п'ять років перед викупом) [4].

Однак губернські інстанції, на затвердження яких був переданий цей договір, зробили висновок, що Товариство Домовласників не має права укладати договори подібного

зразка, позаяк (зокрема) не володіє землею, по якій мала б пройти лінія. Договір, таким чином, був охарактеризований як «юридично нікчемний» і такий, що не може бути ухваленим до виконання. Товариство, у свою чергу, стверджувало, що є єдиним представником громадських інтересів жителів Солом'янки, подібним до міської управи в Києві [5]. У 1909 році виникла пропозиція утворити з села Солом'янки самостійне місто «Олександрія», і дискусія про правомочність Товариства була завершена. За таких обставин подібний договір слід було б підписувати з майбутнім органом громадського самоврядування нового міста [6]. У реальності, в 1910 році Солом'янку було приєднано до Києва [7], і питання про прокладання трамвайної лінії її вулицями подальшого розвитку тоді не отримало.

Паралельно Марголін вів переговори про будівництво другої лінії, по Кадетському шосе. Тут його контрагентом був Київський Володимирський кадетський корпус, по земельній власності якого мала пройти частина лінії. Корпус, зі свого боку, був зацікавлений у позитивному розв'язанні питання. 6 (19) листопада 1907 року директор корпусу генерал-майор Семашкевич звернувся до Київської губернської управи, виклавши свою мотивацію: «Для поднятия стоимости казенной земли, находящейся в ведении корпуса, является необходимость в проведении трамвайной линии от политехнической линии Киевского городского трамвая к корпусу и далее до кадетской роши по правой стороне земской дороги, идущей мимо владений корпуса на с. Жуляны. В виду вышеизложенного, прошу Киевскую Губернскую Управу по делам земского хозяйства выдать корпусу необходимое разрешение в самом непродолжительном времени, дабы корпус имел возможность приступить к сооружению линии при первой к тому возможности, через предпринимателя коммерции советника Давида Семеновича Марголина» [8]. Зберігся проект договору між Марголіним і кадетським корпусом, що датується 1907 роком. Згідно з цим договором підприємець зобов'язувався відкрити першу тарифну дільницю лінії від Бібіковського бульвару до будівлі кадетського

корпусу не пізніше 1 червня 1908 року, встановити інтервал руху не більше 10 хвилин і стягувати тариф 3 копійки [9].

У другій половині листопада 1907 року Марголін повідомив Київську міську управу про укладення з кадетським корпусом договору на побудову лінії [10]. Про укладення договору як про доконаний факт йшлося й на засіданні Сполученого Присутствія Київської Губернської і Повітової управ у справах земського господарства в березні 1908 року [11]. Насправді, ймовірно, на той момент існувала лише попередня домовленість. Ще в серпні того ж року тривало обговорення змін і доповнень, внести які в проект договору вимагало Головне Управління військово-навчальних закладів (зокрема, йшлося про включення до договору пункту, згідно з яким підприємець зобов'язаний був зняти рейки у разі, якби цього зажадав Київський округ шляхів сполучення) [12]. У листопаді 1908 року корпус подав до Головного Управління змінений проект договору з Марголіним [13]. Відзначимо, що відведення ділянок землі корпусу на 50 років (термін концесії, якого бажав Марголін і на який погоджувався корпус) вимагав Височайшого звання (тобто згоди імператора), позаяк при цьому перевищувався встановлений законом граничний термін найму нерухомого майна (становив на той момент 12 років, а в 1911 році був збільшений до 36 років [14]). Звання було отримано 27 лютого (12 березня) 1909 року [15], а договір був офіційно укладений 19 червня (2 липня) того ж року. Як і раніше, йшлося про лінію «по Кадетскому шоссе мимо кадетского корпуса и далее на соединение с соломенской линией». Довжина всієї лінії визначалася приблизно в 1200 сажнів (2,6 км), третю частину якої становила перша дільниця, до кадетського корпусу, з тарифом 3 копійки. Плановане продовження лінії від корпусу до з'єднання з Солом'янською лінією становило другу дільницю, також з 3-копійчаним тарифом; плата за проїзд по всій лінії мала складати 5 копійок [16].

У реальності ж на момент підписання договору перша дільниця майже рік (!) як перебувала в експлуатації. Рейки були укладені до кінця червня 1908 року. На початку липня

директор корпусу звернувся до міського голови за дозволом з'єднати нову лінію з лінією міського трамвая на Бібіковському бульварі (у цьому місці нові колії мали пройти по землі, що належала місту) [17]. А 16 (29) липня в присутності Київського, Подільського й Волинського генерал-губернатора генерала Сухомлинова й директора Кадетського корпусу генерала Семашкевича відбулося урочисте відкриття лінії [18]. Фактично рух розпочався 27 липня (9 серпня) 1908 року. Будучи самостійним підприємством, Кадетський трамвай, однак, технічно повністю залежав від Товариства КМЗ. Єдиний вагон, що курсував тут (у перші дні – № 15), належав Товариству. Підприємство користувалося струмом Товариства, оскільки не мало своєї електростанції (як і свого депо). З іншого боку, на прохання кадетського корпусу дозволити видавати єдиний квиток для проїзду з міста до корпусу (купувати окремі квитки на міський та Кадетський трамвай пасажирам було незручно) міська залізнична комісія на початку вересня відповіла відмовою, «в виду того, что ветвь железной дороги от Триумфальных ворот до Кадетского корпуса составляет частную собственность и никакого отношения к городскому трамваю не имеет» [19].

Новозбудована лінія, довжиною близько 800 метрів, спочатку обслуговувала головним чином кадетський корпус. Згідно з умовою, рух здійснювався з 6 години 30 хвилин ранку до 11 години вечора з 15 квітня по 15 вересня та з 7 год. 30 хв. ранку до 10 год. вечора в інший час року. Разом із тим, у договорі був пункт, згідно з яким «в дни собраний в корпусе (заседания комитетов, экзамены, вечера и т.п.) движение вагонов должно быть закончено в часы, указанные корпусом предпринимателю накануне дня собрания» [20]. Питома вага лінії у загальноміській трамвайній системі була вкрай мала. У 1914 році на міських лініях курсувало в середньому 198 вагонів (рахуючи пультманівський вагон за два) [21]. Отже єдиний вагон Кадетської лінії становив 0,5% від їх загальної кількості. Виручка від роботи цього вагона за той самий рік склала 2211 руб. 90 коп. [22], що при 3-копійчаному тарифі відповідало 73 730 пасажиром, тобто приблизно

200 пасажиром на день. Міський трамвай за цей же рік перевіз 6,21 млн пасажирів [23]; отже, частка Кадетської лінії в загальному пасажиропотоку дорівнювала 0,12% – вагон тут був приблизно в чотири рази менше завантажений, ніж вагон на міському трамваї.

Роль лінії мала значно вирости після її продовження. В газетному повідомленні 1908 року зазначалося, що «лини[я] дороги <...> пройдет через Соломенку до Караваевской улицы» [24]. Проект будівництва Солом'янської лінії від Караваєвської (Толстого), як згадувалося вище, був відкинутий. Продовженню Кадетської лінії до Солом'янки заважало те, що тут стикалися інтереси трьох сторін: Давида Марголіна, кадетського корпусу й Київської земської управи (після приєднання Солом'янки до міста – Київської міської управи). Процес узгодження затягнувся на кілька років. (Був і четвертий контрагент – Правління Київського Округу шляхів сполучення, яке, однак, виявило свою згоду на прокладання лінії ще в жовтні 1908 року [25]).

Згідно відпочатковому плану, лінія мала проходити або по землі, що належала кадетському корпусу – Кадетському гаю [26], або по правому узбіччю земської дороги, що вела до села Жуляни й далі на Забір'я (нинішній Повітрофлотський проспект і його продовження за межі Києва). У березні 1908 року Об'єднане Присутствіє Київської Губернської та Повітової земських Управ, констатувавши, що «проведение линии трамвая, соединяющей городскую железную дорогу с предместьем Соломенкою безусловно подымет общее благосостояние населения и города Киева и предместья его – Соломенки», погодилося в принципі на надання частини земської дороги під полотно трамвайної лінії на протязі близько 855 сажнів (1,8 км). Однак, посилаючись на майбутнє звуження дороги і, як наслідок, збільшення її зносу та необхідність частіших ремонтів, земська управа поставила умову: Марголіну належало вносити до земської каси певний відсоток з валового доходу (від 1% на 6-му році концесії до 4%, починаючи з 36-го року) [27]. Як прецедент, було вказано на укладений у лютому 1908 року тим самим Марголіним і Марком Бродським з губернською

земською управою договір про будівництво ще одної приміської трамвайної лінії – Деміївської. Як і Кадетська, ця лінія мала пройти земською дорогою, і договір передбачав відсоткові відрахування земству [28]. Однак кадетський корпус повідомив губернську управу, що в даному випадку така вимога незаконна: земство не мало права брати участь у матеріальних вигодах державної скарбниці (у віданні якої знаходився корпус). Марголін, у свою чергу, не погоджувався на відсоткові відрахування на користь скарбниці, вказуючи на «риск при устройстве трамвайной линии по безлюдной местности». Корпус визнав ці аргументи підприємця ґрунтовними. Нарешті, вже в 1912 році на засіданні дорожньо-будівельного відділу земської управи було констатовано: «<...> земская дорога № 10, в теперешнем ее виде, не только не пригодна для прокладки по ней рельсового пути, но она даже трудно проходима для крестьянских возов. Городские экипажи по этой дороге весной и осенью двигаются не могут из-за размоин, ухабов и непролазной грязи. <...> Таким образом, в проведении трамвая по земской дороге заинтересована, во первых – казна, так как если трамвайная линия пройдет по земской дороге, то ей не придется отводить полосу своей земли шириною 2,70 саж. и длиною около 800 пог. саж., и во-вторых – земство, которое получит скрытые материальные выгоды, как от предприятия, так и от населения, благосостояние которого подыметя, а пусто[по]рожние земли – застроятся» [29].

Заважало якнайшвидшому продовженню лінії ще й те, що потенційний пасажиропотік на Солом'янці був не надто високий. Передбачалося, що він зросте за рахунок майбутніх дачників. Не пізніше 1908 року виник план продажу близько 150 десятин (164 га) Кадетського гаю під дачні ділянки [30]. До 1912 року відноситься згадка про проект продовження лінії за Солом'янку до новоутвореного дачного селища Пронівщина [31] (урочище, розташоване навколо Совських ставків, на південний схід від мікрорайону, який нині помилково зветься «Кадетський гай»). Ці плани здійснені не були. Однак у 1914 році ідея продовження Кадетської лінії отримала новий

потужний імпульс. Цього року імператорським указом було засновано 4-е (Миколаївське) артилерійське училище в Києві, а в червні 1915 року на нинішній Солом'янській площі були закладені його корпуси (сучасна адреса – Повітрофлотський проспект, 28; у радянський час там розташовувалася Київська артилерійська школа, згодом Київське зенітне ракетне інженерне училище, зараз – Національна академія оборони України). По сусідству розташовувалося 2-е Київське (Миколаївське) військове училище (Повітрофлотський проспект, 30; Київське вище військове авіаційне інженерне училище; зараз один з корпусів тієї ж академії).

Питання про те, чи може місто посприяти майбутньому артилерійському училищу, провівши до місця його розташування лінію міської залізниці, порушувалося начальником Михайлівської артилерійської академії та артилерійських училищ генералом В. Чернявським ще до заснування училища, навесні 1913 року [32]. Тепер представники обох училищ звернулися до Марголіна з проханням якомога скоріше провести трамвай до корпусів, що споруджувалися. Однак питання про трасування нової ділянки лінії не було вирішене до кінця 1914 року. У лютому 1915 року, напередодні будівельного сезону, Марголін попросив дирекцію Кадетського корпусу про відвід йому місця для спорудження трамвайної лінії [33]. Тоді ж виникла ідея про проведення в районі будівель корпусу нової дороги, на схід від існуючої, і прокладання трамвайної лінії по цій новій дорозі (взамін на передану під цю дорогу землю корпус отримував би територію, зайняту існуючою дорогою) [34]. Поки це питання не було вирішене, корпус не міг дати Марголіну добро на продовження лінії. «Заручниками» ситуації стали сам Марголін і представники училищ. Марголін на той час вже підготував матеріали й найняв персонал для майбутніх робіт, і неможливість почати самі роботи оберталася для нього збитками. Представники училищ висловлювали невдоволення відсутністю обіцяної їм Марголіним трамвайної лінії, по якій планували підвозити матеріали для споруди будівель самих училищ. Так, начальник 2-го

Київського військового училища генерал В. Гаврилов під час проведених раніше торгів на спорудження училищних будівель оголосив підряднику про майбутню можливість підвозу матеріалів трамваєм. Відсутність такої можливості загрожувала зривом термінів спорудження й збитками для скарбниці, тому що контракт з монастирем, у будівлі якого тимчасово розташовувалося училище, передбачав штраф за незвільнення будівлі у строк. [35].

Внаслідок настійних звернень представників училищ, кадетський корпус на початку травня видав Марголіну дозвіл провести лінію трамвая по землі корпусу й далі земською дорогою [36]. Питання з землевідведенням і, відповідно, з реальним трасуванням лінії і тоді не було вирішене. Земська управа на той час усунулася від участі в справі, оскільки після приєднання Солом'янки земля відійшла до міста, і дозвіл тепер залежав від Київської міської думи. «Не надеясь, что Городская Дума пойдет на встречу училищу к скорейшему разрешению этого вопроса, – заявив Гаврилов безпосередньо Марголіну 20 травня (2 червня) 1915 року, – обращаюсь к Вам с покорнейшей просьбой приступить теперь же к постройке трамвайной линии на основаниях заключенного Вами с Кадетским корпусом обязательства». Марголін наступного дня в черговий раз звернувся до Семашкевича з проханням про відвід місця, заявивши при цьому: «что касается Городского Управления, то с ним вряд-ли можно будет войти в какое-либо соглашение» [37]. Всупереч негативним очікуванням, управа відреагувала практично миттєво [38]. 4 (17) червня міська комісія виїхала на місце спорудження нових училищ для з'ясування питань про будівництво нової дороги і трамвайної лінії. Міська комісія визнала бажаним для міста викупити в Марголіна існуючу лінію [39]. Останній, у свою чергу, відразу ж погодився продати лінію за 42 000 рублів [40].

9 (22) червня 1915 року міська дума прийняла постанову про придбання лінії в Марголіна і про продовження її не тільки до будівель училищ, але й в інший бік – Казарменної вулиці (нині вул. Андрющенка). У «Памятной записке о проведении трамвайного пути и мо-

щенной улицы к Николаевскому артиллерийскому и 2-му военному училищу», яку склав міський голова Іполит Дьяков у липні, констатувалося, що «мощеная дорога и трамвай доведены только до Кадетского Корпуса, а далее, на протяжении около 1 1/2 верст дороги не имеется совершенно». Ще в червні міський голова звернувся до начальників училищ, вказавши, що будівництво дороги та продовження трамвайної лінії, яке обійдеться сумарно близько 80 000 рублів, можливо за умови виділення половини цієї суми військовим відомством [41]. У вересні начальник Миколаївського артилерійського училища повідомив міського голову, що участь військового відомства в сумі 30 000 руб. (по 15 000 від кожного з двох училищ) «може вважатися забезпечен[ою]» [42]. Передбачалося, що таку саму суму асигнує місто [43]. Крім цього, міською управою було поставлено питання про майбутнє з'єднання Кадетської лінії з лінією до Клінічного містечка, у верхів'ях Протасового Яру [44].

31 серпня (12 вересня) 1915 року був підписаний акт про передачу рухомого й нерухомого майна Кадетської лінії місту [45]. З наступного дня Кадетський трамвай офіційно перейшов у відання міської управи, ставши, таким чином, першим в історії Києва трамвайним підприємством, що належало місту (викуп основної трамвайної мережі в Товариства Київської міської залізниці (КМЗ) тільки планувався). Розпорядженням управи завідувачем лінією був призначений А. Н. Гасс, з платнею 50 рублів на місяць. Крім нього, у штаті співробітників лінії були доглядач парку (до того часу на території кадетського корпусу вже був побудований вагонний сарай), з платнею 40 руб. та сторож (20 руб.). Нічна охорона лінії була доручена поліції, для чого місцевому наглядачеві платилося 20 рублів на місяць [46]. Виручка від продажу 47 188 квитків за останні чотири місяці 1915 року склала 1415 руб. 64 коп., тобто в середньому 354 рублі на місяць – майже вдвічі більше, ніж у 1914 році (184 рублі на місяць). При номінальній витраті за той же період у 685 руб. 11 коп. [47], лінія, на перший погляд, приносила більш ніж 100%-ий прибуток. Насправді, вона була вкрай

збитковою. Своім рухомим складом нове міське підприємство не володіло – рух, як і раніше, здійснювався вагонами, що належали Товариству КМЗ [48]. За «пользование вагона с прислугой и током для Кадетского трамвая» протягом тих же чотирьох місяців Товариство виставило місту рахунок на 2440 рублів (20 рублів за вагоно-день) [49]. Таким чином, з урахуванням експлуатаційних коштів, витрати більш ніж удвічі перевищувала дохід.

Разом із підприємством місто придбало в Марголіна необхідні для продовження лінії матеріали – рейки та шпали (рейок було більше, ніж було потрібно для продовження, і їх надлишок запланували застосувати для продовження по міських вулицях вузькоколійної залізничної лінії Київ–Віта–Литовська [50]). Питання із відведенням кадетським корпусом землі для продовження лінії не було вирішене до кінця 1915 року. Корпус наполягав на тому, щоб міська управа взяла на себе перенесення існуючих парканів і влаштування нової огорожі біля проєктованої дороги, а також повернула у ведення корпусу ділянку, яку займав трамвайний парк. Зволікання з вирішенням цих питань і викликало затримку з землевідведенням [51]. Іншою проблемою була відсутність у міської влади грошей на будівництво нової ділянки. Лише навесні 1916 року місто отримало дозвіл на безпроцентну позику в 80 000 рублів [52], і в другій половині того ж року приступили до будівництва (було задіяно близько 150 чоловік, у тому числі 100 осіб військовополонених з Німеччини та Австро-Угорщини) [53]. У районі кадетського корпусу дорогу, як і планувалося, було перенесено, і трамвайні рейки прокладено далі від будівлі корпусу. Замість прямої ділянки з'явилися криві (див. ілюстрації). Рух вагонів до військових училищ було відкрито 24 листопада (7 грудня) 1916 року [54]. З цього моменту Кадетський трамвай фігурує в документах як «Артилерійська лінія».

Всупереч первинному проєкту, тариф при продовженні не було збільшено. Проїзд по всій лінії продовжував коштувати 3 копійки. Виручка склала 5400 руб. 36 коп. (тобто, за рік було продано 180 012 квитків), при витраті в

1619 руб. 33 коп. Середньомісячні витрати були приблизно на 20% нижче, ніж за останню третину 1915 року, за рахунок того, що, починаючи з вересня, обов'язки доглядати парку, а потім і сторожа, стали виконувати військовополонені, винагорода яким видавалася з кредиту на будівництво трамвайної лінії до військових училищ. Однак і в цьому випадку перевищення виручки над витратами (10,36 руб./день) покривало лише трохи більше, ніж половину сплачуваних Товариству КМЗ 20 рублів за вагонодень. На прибутковості лінії негативно позначався той факт, що після її продовження на ній, як і раніше, працював один вагон. Інтервал руху значно збільшився, і, як зазначалося у звіті про експлуатацію, «большинство пассажиров, особенно в морозы, предпочитает идти пешком, чем ждать трамвай». Були й інші причини, які впливали на дохідність лінії. Мали місце перебої з подачею Товариством електричного струму [55]. Вагони, що працювали на лінії (серії 401-420 – одиночні, виробництва заводу Гербрандта в Нюрнберзі, 1901 року випуску [56]) час від часу псувалися. Відомо, що 14 (27) червня 1916 року протягом двох годин руху не було, тому що вагон № 416 пішов до Кузнечного парку для усунення несправності. 5 (18) жовтня о 1-й годині дня вагон № 418 пішов у парк внаслідок горіння комутатора. О 02 годині 20 хвилин замість нього на лінію вийшов вагон № 416, але о 6 годині 40 хвилин він, у свою чергу, пішов у парк через перегорання освітлювальних проводів, і більше в той день руху по Кадетській лінії не було. Давався знаки й «людський фактор». У червні 1916 року контролер Крижанівський подав до міської управи рапорт, в якому повідомляв: «Кондуктор, работающий на ветке к Кадетскому Корпусу, вследствие своего пожилого возраста не может достаточно внимательно относиться к своим обязанностям, так как по своей рассеянности в настоящее время часто допускает проезд безбилетных пассажиров, чем наносит ущерб Городским интересам» [57].

На початку 1917 року був підписаний «Договор на подачу вагонов для артиллерийской трамвайной линии», в якому взаємини між мі-

стом і Товариством КМЗ, що існували до цього, були формалізовані. Згідно з цим договором, який набув чинності 13 (26) січня 1917 року, Правління Товариства зобов'язувалося «подавать для движения по устроенной городом трамвайной линии, под названием «Артиллерийская линия», 2 моторных вагона ежедневно, начиная движение с 7.30 утра и кончая 10.30 вечера (последний рейс), а также давать на линию электрический ток». На Товариство покладалася й уся відповідальність як за підтримання руху по лінії, так і за будь-які нещасні випадки на ній. Разом з тим Товариство отримувало формальне право припинити подачу вагонів на лінію, «если вследствие военных обстоятельств в распоряжении Правления ОКГЖД, по мнению властей, будет слишком малое количество вагонов». Таким чином, по суті Артилерійська лінія стала одним із трамвайних маршрутів Товариства КМЗ. Це було констатовано в наказі по КМЗ від 25 січня (7 лютого): «С 13 января 1917 г. Кадетская линия, в смысле движения, рельсов и содержания путей входит в общую сеть». Формальна приналежність лінії місту продовжувала виражатися тільки в тому, що місто, як і раніше, фінансувало її експлуатацію – причому орендна плата за подачу вагонів, що відраховувалася Товариству, різко зросла з 20 до 75 рублів за вагоно-день [58]. Ще з 1 (14) січня 1917 року лінію було розділено на дві тарифні ділянки. Тарифи протягом 1917 року були такими (через дріб – ціна звичайного / пільгового квитків, в копійках):

	1(14).01– 4(17).11	5(18).11– 31.12 (13.01.1918)
Тріумф. ворота – Залізнична колонія	3 / 3	5 / 5
Залізнична колонія – Військові училища	6 / 3	10 / 5
Тріумф. ворота – Військові училища	9 / 6	15 / 10

За таких тарифів і завдяки тому, що витрати на опалення та частково на зарплату персоналу були віднесені за рахунок будівництва лінії, за підсумками 1917 року лінія практично не при-

несла збитку (або навіть принесла невеликий прибуток). Дохід від продажу квитків за весь рік склав 45 118 руб. 30 коп., при витратах всього в 1467 руб., що означало перевищення доходу над витратами близько 3640 рублів на місяць, при цьому з січня по серпень рахунки за роботу вагонів становили в середньому 3610 рублів на місяць [59] (отже, або орендна плата в якийсь момент була підвищена, або частину часу працювало два вагони).

Наприкінці січня 1918 року під час військових дій була пошкоджена контактна мережа на Артилерійській лінії, через що протягом наступного місяця руху по ній не було. 14 (27) лютого комісар Миколаївського артилерійського училища звернувся до міської управи з проханням про сприяння у відновленні руху. Наступного дня концесійне відділення управи запропонувало правлінню Товариства «принять меры к исправлению Артиллерийской трамвайной линии и открытию по ней движения». 11 березня о 8 год. 10 хв. ранку рух було відновлено. Проте, курсував один вагон, чого для подовженої лінії було явно замало. Як зазначалося в доповіді концесійного відділення, «публике приходится ждать полчаса, так что пассажиры на ближайших расстояниях не ожидают вагон, а это отражается на выручке, а население не обслуживается хотя-бы удовлетворительно» [60].

Попри скрутну економічну ситуацію, навесні 1918 року Артилерійську лінію було продовжено до Чоколівського селища. За офіційними даними, довжина лінії тепер становила 3 1/4 версти (близько 3,5 км) [61]. Таким чином нова кінцева знаходилася відразу за нинішньою Севастопольською площею – імовірно, біля перетину Повітрофлотського проспекту й вулиці Михайла Мишина. (Чоколівське селище розташовувалося на території між сучасними Донецькою й Аеродромною вулицями, Повітрофлотським проспектом і залізницею. Відпочаткова назва вулиці Мишина – Центральна [62]; це одна з перших вулиць селища, і цілком імовірно, що саме до неї було доведено трамвайну лінію). У заголовку договору 1917 року фігурує лінія «от Казарменной ул. по Кадетскому шоссе, мимо Кадетского корпуса, Железнодорожной коло-

нии, Николаевского Артиллерийского и Николаевского Пехотного училищ до Чоколова поселка». Тут мається на увазі два запланованих на той момент продовження – на північ (до Казарменної вулиці, яке так ніколи й не було здійснено) і на південний захід – до Чоколівського селища. До кінця березня 1918 року було підвішено контактний дріт на новій дільниці. 10 квітня рух по ній було відкрито. Тоді ж було встановлено нові тарифи – 20 і 35 копійок за одну й дві дільниці відповідно (повну таблицю тарифів за 1918 рік див. нижче). Квитки нових номіналів не встигли виготовити, тому скористалися старими. На одну й дві дільниці видавалися квитки, виготовлені для автобусного руху (який було припинено в 1914 році), номіналом, відповідно, у 5 і 10 копійок. Учням і військовим замість 10-копійчаного квитка видавалися старі квитки Артилерійської лінії номіналом у 6 копійок. У травні 1918 року, як це впливає з офіційної звітності, було продано 53 704 квитки: 13 668 на дві дільниці (35 коп.), 20 544 на одну дільницю (20 коп.), 19 492 пільгових на одну дільницю (10 коп.) – усього на суму 10 841 руб. 80 коп. (для порівняння, загальна виручка за січень того ж року, коли лінія була коротшою, тарифи – нижче, а рух, імовірно, за все, здійснювався не весь місяць, тому що в кінці січня в місті йшли бої, склала 2 774 руб. 55 коп.) Таким чином, пасажиропотік на новому маршруті, який обслуговував крім Кадетського корпусу тепер ще й Залізничну колонію, два військові училища, частину Солом'янки та Чоколівське селище, у порівнянні з 1914 роком виріс на порядок, перевищивши 1700 пасажирів на день. Запаси старих автобусних квитків незабаром вичерпалися. У червні 1918 року було виготовлено 50 000 квитків нового зразка, з написом «Артиллерийская линия», зовні схожих на квитки міського трамвая, номіналом 35 копійок [63].

Разом із тим, влітку 1918 року, незважаючи на відносну стабільність, що мала місце в Києві за влади гетьмана Скоропадського, Артилерійська лінія працювала з великими проблемами. Давалися в знаки поганий технічний стан вагонів, так і хронічний дефіцит

електроенергії, викликаний, у свою чергу, браком палива для електростанції. Рух вагонів не було з 18 липня по 5 серпня. Через чотири дні після відновлення, 9 серпня, рух знову припинився. Після цього до міської управи звернувся командир гарматного полку сердюцької дивізії: «Через те, що доручений мені полк міститься за межою города, в будинках Миколаївської Гарматної школи (Кадетська роща), де мешкають 400 осіб дорученого мені полку, 400 осіб Миколаївської Гарматної школи, 500 осіб пішої Миколаївської школи і 2 піших німецьких полки, прохаю распорядження об установі поруху трамвая по лінії видущої [sic] до Кадетської рощи». З 27 серпня рух було відновлено – на лінію вийшло два вагони – але вже на наступний день залишився один, чого при тривалості оборотного рейсу в 35 хвилин було абсолютно недостатньо. 24 вересня рух знову припинився [64].

На 6 жовтня було призначено відкриття Українського Державного Університету в будівлі Миколаївського артилерійського училища [65]. Технічно-господарський відділ Міністерства Внутрішніх справ Української Держави звернувся до київського міського голови з проханням «зробити негайне розпорядження: 1) поновити припинений рух трамваю по колії Триумфальні ворота – Кадетське шосе до Університету; 2) на 6 жовтня на свято відкриття Українського університету, щоб рух трамваю на цій колії був подвоєний, можливий наплив публіки та студентства з 9 ранку до 11 вечора». У відповіді міського голови повідомлялося: «<...> Городским Общественным Управлением приняты все меры для движения трамвая по линии Триумфальные ворота – Кадетское шоссе. В настоящее время Городское управление находится в критическом положении за полным отсутствием как жидкого, так и твердого минерального топлива, не получаемого в Киев в виде неподачи вагонов железной дороги для его перевозки, а равно и от убыточного тарифа» [66].

Тарифи Артилерійській лінії в 1918 році були такими (наведена ціна звичайного / пільгового квитків):

	1(14).01 – 9.04	10.04 – 30.09	1.10 – 13.11
Тріумф. ворота – Кадетський гай	10 / 5	20 / 10	30 / 10
Залізнична колонія – Чоколів. селище	10 / 5	10 / 5	30 / 10
Тріумф. ворота – Чоколів. селище	15 / 10	35 / 20	45 / 20

14 листопада на міському трамваї був установлений єдиний тариф – 75 копійок незалежно від відстані, який був поширений і на Артилерійську лінію. За підсумками 1918 року лінія принесла 66 838 рублів доходу при 4057 руб. 87 коп. витрат, до яких тепер не включалася зарплата службовцям. Рахунки за роботу вагонів не присилалися, тому судити про реальну прибутковість або збитковість лінії за цей рік неможливо [67].

Останні конкретні відомості про роботу Артилерійської лінії відносяться до початку грудня 1918 року. 1-3 грудня збиралася вручка за продані квитки, а 6 грудня друкарня братів Каплун виставила міській управі рахунок на 550 рублів за надруковані 100 000 квитків для цієї лінії [68]. Рух здійснювався з перервами до кінця року [69].

Протягом 1919 року розглядалося питання про відновлення роботи Артилерійської лінії. У березні окружний військовий комісар звернувся до колегії міського господарства з клопотанням про необхідність відкрити рух по цій лінії. Дирекція Київської міської залізниці, на чий розгляд було передано питання, ухвалила, що відкрити рух (пустити по лінії два вагони) можливо, якщо військове відомство візьме на себе витрати з ремонту колії та мосту через Либідь, а також відшкодуватиме збитки від експлуатації. У липні підвідділ комунальних підприємств планував оглянути лінію і зробити висновок про можливість її ремонту й відновлення руху. Незабаром після цього у місті змінилася влада (більшовиків витіснила Добровольча армія). 25 серпня (7 вересня) огляд лінії був проведений, і зроблено висновок, що для приведення її в безпечний для руху стан необхідний ремонт вартістю в 320 000 рублів. 12 (25) вересня «Головним

Контролем Київської міської думи» було підготовлено висновок: «В виду сравнительно малого значения трамвайной линии от Триумфальных ворот до Чоколовского поселка а, главным образом, ввиду высокой стоимости при существующих условиях рынка, ремонта упомянутой линии – Контроль полагает наиболее целесообразным от ремонта воздержаться, производя таковой при наступлении более благоприятных условий» [70]. «Більш сприятливі умови» так ніколи й не настали, і рух по Артилерійській лінії відновлено не було. Залишки лінії показані на топографічній карті Києва 1925 року (ймовірно, рейки на той момент не були розібрані).

Слід зазначити, що після закінчення громадянської війни першою новою, збудованою «з нуля» трамвайною лінією в Києві стала Солом'янська лінія, по тій самій трасі, яка за півтора десятка років до того планувалася Марголіним – від перетину вулиць Толстого та Жиланської, Ігнат'євською (Липківською) до Солом'янської площі. Рух тут почався 13 листопада 1923 року. Лінія відкрила доступ у центр як для курсантів 4-ї артшколи (колишнього Миколаївського артилерійського училища), так і для майже 12 000 жителів Солом'янки й Чоколівки [71]. У наступні роки неодноразово порушувалося питання про продовження цієї лінії до Чоколівки, за колишньою трасою Артилерійської лінії. Так, наприкінці 1928 року Дорожний профспілковий комітет Південно-Західної залізниці звернувся до окрвиконкому й міськради «з проханням вжити заходів до того, щоб колію трамвая № 8, що закінчується біля Гарматної Школи на Солом'янці, продовжити до посьолків імені «1-го Травня» та Чоколівка, в яких мешкає багато залізничників зі своїми сім'ями». Відділ комунального господарства ухвалив, що «в 1928/29 році, за відсутністю коштів, це продовження зробити не можна» [72]. Влітку 1929 року президія міськради повторно розглядала питання про продовження Солом'янської лінії до Чоколівки [73], але так само безрезультатно. Нарешті, у вересні 1937 року дехто Іван Твердохлебов звернувся з листом до Й. В. Сталіна (!) зі скаргою на погану роботу маршруту № 8, до-

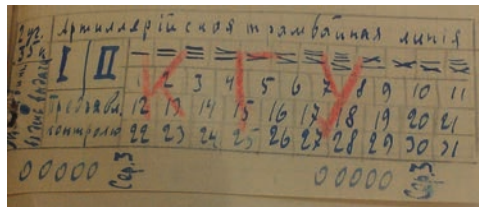
давши: «Кроме того необходимо, чтобы ветку протянули версты на 1 1/2-2 ближе к Институту [Пищевой промышленности] и Чоколовскому поселку» [74]. Однак таке продовження ніколи не відбулося. Лише в 1967 році маршрут № 8 був продовжений за Солом'янку, але в іншому напрямку – до Залізничного масиву. У 2001 році трамвайний рух по цій лінії було закрито та замінено тролейбусним (маршрут № 3) [75]. Трамвайний рух по Повітрофлотському проспекту ніколи більше не поновлювався, а в 1952 році тут стала до ладу тролейбусна лінія. Наразі траса колишньої Артилерійської лінії повністю покривається тролейбусним маршрутом № 8 і частково – маршрутами № 17, 19, 40.

Таким чином, Кадетська (Артилерійська) трамвайна лінія в Києві проіснувала близько

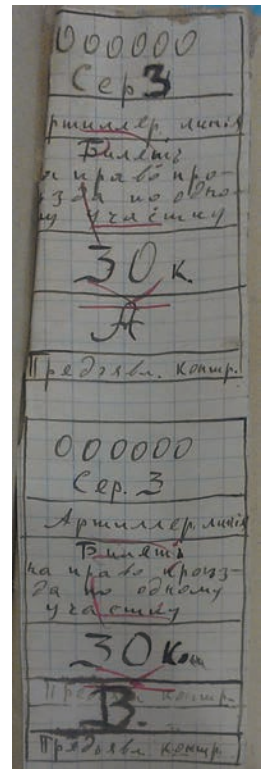
десяти років, ставши другою в історії міста лінією, окремою (організаційно, хоча не технічно) від основної трамвайної мережі Товариства Київської міської залізниці й першою лінією, що перейшла у міську власність. Судячи з наявних даних, ця лінія завжди або майже завжди була збитковою як для її власника Давида Марголіна, так і пізніше для міста. Тим не менш, трамвайна лінія відіграла певну роль у міській інфраструктурі, з'єднуючи з містом спочатку Володимирський Кадетський корпус, потім Миколаївське артилерійське і 2-е Київське (Миколаївське) військові училища, а також житлові райони – Залізничну колонію, Солом'янку, Чоколівське селище.



Квиток на Кадетський трамвай (1916). ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 35, арк. 108.



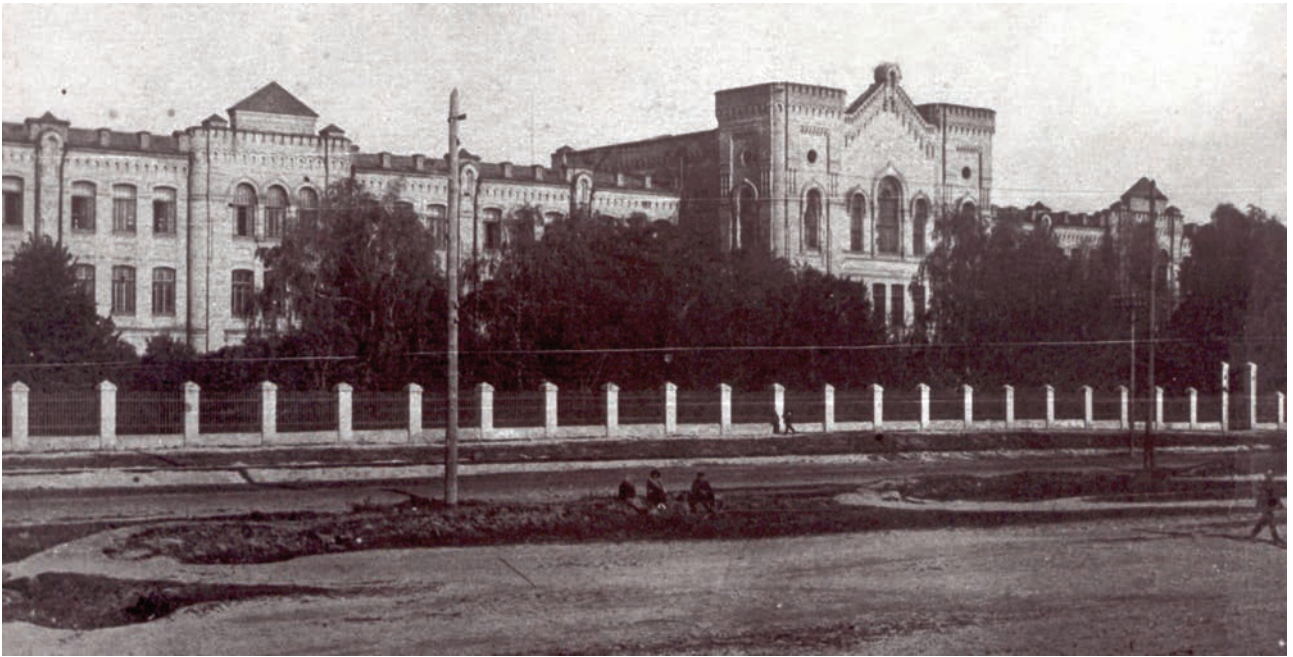
Ескіз квитка на Артилерійську лінію (1918). ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 36а.



Ескіз квитка на Артилерійську лінію (1918). ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 129а.



Трамвай біля будівлі Кадетського корпусу. З фондів ЦДКФФА України.



Будівля Артшколи на нинішній Солом'янській площі (1925). З фондів ЦДКФФА України.



План нової дороги біля будівлі Кадетського корпусу та продовження трамвайної лінії (1912). ДАК, ф. 112, оп. 2, спр. 74, арк. 96.



Фрагмент топографічної карти Києва, на якій показано рештки Артилерійської лінії (1925).

Джерела та література

1. Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. – 2014. – №1. – С. 35-44.
2. ДАКО, ф. 1, оп. 245, спр. 32, арк. 9.
3. ДАКО, ф. 1, оп. 246, спр. 45, арк. 162-162 зв.
4. ДАКО, ф. 1, оп. 245, спр. 32, арк. 9-13.
5. ДАКО, ф. 1, оп. 245, спр. 32, арк. 18-39.
6. ДАКО, ф. 1, оп. 245, спр. 32, арк. 40 зв.
7. М. Рибаків. Невідомі та маловідомі сторінки історії Києва. – Київ, 1997. – С. 194-195.
8. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 24-24 зв.
9. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 41-43.
10. Києвлянин. – 17 ноября 1907.
11. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 11 зв.
12. ДАК, ф. 112, оп. 2, спр. 73, арк. 131 зв.-132.
13. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1643, арк. 79.
14. Свод Законов Российской Империи. – Том X, часть I (изд. 1900 г.). – С. 140.
15. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1643, арк. 80.
16. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 288, арк. 27-29.
17. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 13, арк. 1-3.
18. Києвлянин. – 17 июля 1908.
19. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 13, арк. 5, 7-9.
20. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 288, арк. 28 зв.
21. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 379, арк. 87.
22. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 4, арк. 33.
23. Киевский трамвай за 40 лет. – Киев, 1933. – С. 122.
24. Києвлянин. – 17 июля 1908.
25. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 50-50зв.
26. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 288, арк. 27.
27. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 11-12.
28. ДАКО, ф. 1239, оп. 51, спр. 13, арк. 21.
29. ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 63, арк. 19-20.
30. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1643, арк. 11-21.
31. Києвлянин. – 29 апреля 1912.
32. Києвлянин. – 3 мая 1913.
33. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 4.
34. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 6-7.
35. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 8, 23-24.
36. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 29.
37. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 34-35.

38. Киев. – 30 мая 1915.
39. Киев. – 5 июня 1915.
40. Киевская мысль. – 11 июня 1915.
41. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 31, арк. 39-40.
42. Киев. – 3 сентября 1915.
43. Киев. – 24 октября 1915.
44. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 22, арк. 21, 37.
45. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 25, арк. 3.
46. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 25, арк. 8-10.
47. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 25, арк. 80.
48. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 288, арк. 52.
49. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 344, арк. 10.
50. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 32, арк. 279-279 зв.
51. ДАК, ф. 112, оп. 1, спр. 1869, арк. 77, 82.
52. Киевлянин. – 22 мая 1916.
53. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 345, арк. 361-361 зв.
54. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 35, арк. 147 зв.
55. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 35, арк. 146-148.
56. Киевский трамвай за 40 лет. – Киев, 1933. – С. 55.
57. ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 35, арк. 51, 57, 96.
58. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 142-143.
59. ДАК, ф. 163, оп. 48, спр. 67, арк. 19зв.
60. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 5-6, 15, 29-29 зв, 141.
61. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 30.
62. Вулиці Києва: Довідник. За ред. А. В. Кудрицького. – Київ, 1995. – С. 139.
63. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 8-12, 35-36, 97, 117.
64. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 99, 102, 105, 171.
65. Новости дня. – 8 октября 1918.
66. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 122-123.
67. ДАК, ф. 163, оп. 48, спр. 67, арк. 20.
68. ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 406, арк. 167-168.
69. ДАК, ф. 163, оп. 48, спр. 67, арк. 20.
70. ДАК, ф. 163, оп. 48, спр. 67, арк. 1-3, 6, 8, 11.
71. Большевик. – 15 листопада 1923.
72. ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 1509, арк. 108-109.
73. Пролетарська правда. – 29 червня 1929.
74. ДАК, ф. Р-1, оп. 1, спр. 10353, арк. 110.
75. База данных «История киевского транспорта», http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

Стефан Машкевич

ИСТОРИЯ ПРИГОРОДНЫХ ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИЙ КИЕВА. II. КАДЕТСКАЯ (Артиллерийская) ЛИНИЯ

Статья посвящена истории Кадетской (Артиллерийской) трамвайной линии в Киеве, существовавшей в 1908–1918 годах. Линия обслуживала военные учреждения – кадетский корпус, позднее военные училища на Соломенке, – а также жителей близлежащих местностей. С 1915 года она стала первым в Киеве трамвайным предприятием, принадлежавшим городу.

Ключевые слова: Киев, Соломенка, трамвай, кадетский корпус, военное училище.

Stefan Mashkevich

HISTORY OF SUBURBAN TRAM LINES IN KIEV. II. CADET (ARTILLERY) LINE

The article is dedicated to the history of the Cadet (Artillery) tram line in Kiev, which existed during 1908–1918. This line served certain military institutions – Cadet Corps, subsequently two military schools in Solomenka – as well as residents of nearby areas. In 1915 it became the first city-owned tram enterprise in Kiev.

Key words: Kiev, Solomenka, tram, cadet corps, military school.

