

УДК 94(477-25)''1905/1914'':338.47]:070

Ярослав Примаченко,
Київський університет імені Бориса Грінченка
ORCID ID 0000-0003-3121-2607

Розвиток транспортних послуг у Києві на початку ХХ ст. на сторінках газети «Киевлянин»

Abstract. Rapid growth of the territory and population of Kyiv in the early twentieth century contributed to the rapid development of the city's transport economy. An extensive network of rail and water services intensified migration processes, ensuring a constant connection of the provincial center with the largest cities of the Russian Empire. In 1905, Kyiv had a population of 450,000. On the eve of the First World War, the population of Kyiv reached more than 629,000 inhabitants. The dynamics of population growth in Kyiv, the steady growth of the city area due to the accession of suburban areas, necessitated the development of public transport: tram lines were built, attempts were made to introduce bus services, etc. Significantly growing number of cars in Kyiv in the early twentieth century and the electrification of the tram marked a new stage in the development of the city's infrastructure. The development of Kyiv newspaper periodicals was inextricably linked with the economic and socio-cultural development of the city, which was reflected in the thematic focus of publications that were to meet the information needs of the city's population.

Keywords: Kyiv, early 20th century, transport services, public transport of Kyiv, periodicals, newspaper "Kievlyanin".



Газета «Киевлянин». 1910 р.

The newspaper «Kievlyanin». 1910

Актуальність. Знання стану справ із наданням транспортних послуг громадського транспорту Києва понад 100 років тому є актуальним для Києва ХХІ ст. Важливим інформаційним джерелом того часу були періодичні видання міста, зокрема газета «Киевлянин», яка регулярно інформувала киян про зміни, що відбувались у транспортних послугах громадського транспорту міста.

Мета статті: дослідити розвиток транспортних послуг у Києві на початку ХХ ст. на сторінках газети «Киевлянин».

Для розкриття теми статті ми вивчили інформацію про розвиток транспортних послуг громадського транспорту у Києві на початку ХХ ст., розміщену на сторінках газети «Киевлянин» за 1904 – 1913 рр.¹ та проаналізували праці дослідників О. Левчук² та С. Машкевича^{3, 4}.

Стрімке зростання території та населення 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. У 1905 р. у Києві проживало 450 тисяч мешканців. Напередодні Першої світової війни населення Києва досягло 629,3 тисяч мешканців. Динаміка росту населення Києва, неухильне зростання площі міста за рахунок приєднання приміських зон, обумовили потребу у розвитку громадського транспорту: розбудовувались трамвайні лінії, робились 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. Розвиток газетної періодики Києва був нерозривно пов'язаний із економічним та соціокультурним розвитком міста, що відбилося на тематичній спрямованості видань, які мали задовольняти інформаційні потреби населення міста⁵.

У кінці ХІХ ст. Київ був з'єднаний з іншими містами Російської імперії залізницею⁶. На сторінках київських газет був розміщений розклад руху поїздів. Аналіз транспортно-довідкової інформації щоденних газет «Киевлянин», «Киевские вести» та «Последние новости» дозволяє відстежити зміни розкладу руху залізницею, які вносились двічі на рік: 18 квітня та 15 жовтня поточного року⁷.

¹ *Киевлянин*. 19 декабря 1904 р.

Киевлянин. 26 ноября 1905 р.

Киевлянин. 30 декабря 1905 р.

Киевлянин. 16 вересня 1906 р.

Киевлянин. 10 апреля 1913 р.

Киевлянин. 7 июня 1913 р.

Киевлянин. 8 июня 1913 р.

Киевлянин. 20 ноября 1913 р.

Киевлянин. 16 декабря 1913 р.

² Левчук, О. (2016). Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста (1905-1914 рр.). *Етнічна історія народів Європи: Збірник наукових праць*. 50. С. 37-44.

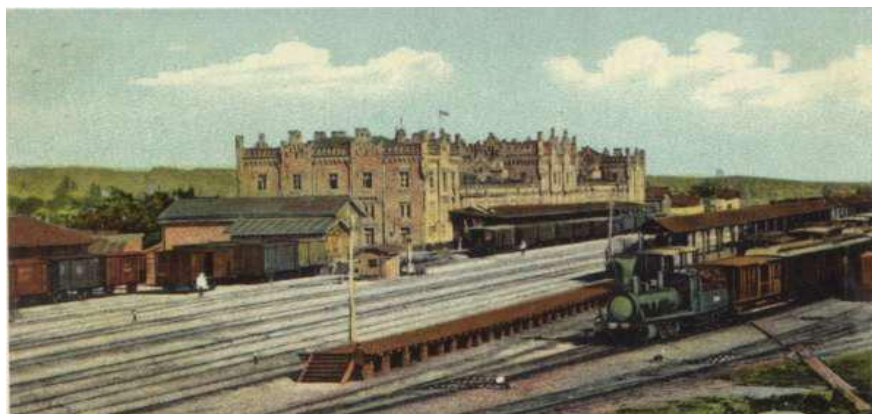
³ Машкевич, С. (2014). Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці. *Етнічна історія народів Європи: Збірник наукових праць*. 44. С. 113-117.

⁴ Машкевич, С. (2013). До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Історія*. 115. С. 38-41.

⁵ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 37

⁶ *Киевлянин*. 26 ноября 1905 р.

⁷ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 38.



Київ-Пасажирський XIX ст.

Kyiv-Passenger XIX century

Газета «Киевлянин» за 1905 р. має відомості про кур'єрські, поштові, товарно-пасажирські та змішані поїзди, які з'єднували Київ з найбільшими містами Російської імперії Варшавою, Брестом, Калишом, Петербургом, Москвою, Курськом, Воронежем, Одесою, Харковом та ін.⁸ Щоденні пасажирські перевезення здійснювалися в 1905 р. за напрямками «Київ – Катеринослав», «Київ – Черкаси», «Київ – Гомель», «Київ – Чернігів» та «Київ – Чорнобиль». Так звані «дачні поїзди» у 1907 р. курсували щоденно за напрямками «Київ – Фастів», «Київ – Боярка», «Київ – Тетерів» та «Київ – Дарниця – Бориспіль», а з 1909 р. за напрямками «Київ – Мотовилівка» та «Київ – Бородянка»⁹.

У 1907 р. була розширена мережа водного сполучення: були додані «Києво – Пінська», «Києво – Могилівська», «Могилєво – Оршанська», «Гомелево – Вятківська» гілки водного сполучення. Із червня 1913 р. судна почали курсувати у бік Ржищева. У 1913 р. було відкрито дачну лінію водного сполучення «Київ – Плюти», пасажирські перевезення якою здійснювалися з періодичністю один раз на день. Окрім пасажирських суден по всіх лініях здійснювалися рейси товаро-пасажирських та поштово-пасажирських перевезень¹⁰.



Київський кінний трамвай

Kyiv Horse Tram

⁸ *Киевлянин*. 24 августа 1905 р.

Там само. 26 ноября 1905 р.

⁹ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 38.

¹⁰ *Там само*. С. 39.

З кінця XIX ст. у Києві з'явився міський рейковий транспорт – кінний трамвай, лінії якого проходили за напрямками головних транспортних потоків міста: Поділ, Хрещатик, Велика Васильківська, Печерськ і т.д.



Трамвай на Царській (нині Європейській) площі, Київ

Tram on Tsar's (now European) Square, Kyiv

Будівництво та експлуатацію конки здійснювало спеціально створене з цією метою акціонерне Товариство Київської міської залізниці на чолі з відомим інженером та підприємцем Аманом Струве¹¹, який побудував у Києві першу в Російській імперії лінію електричного трамваю – київський трамвай (2 травня 1892 р.).

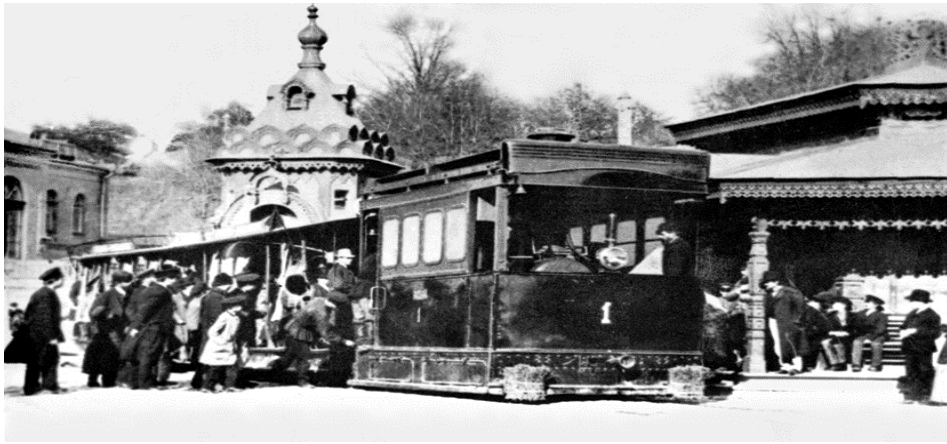


Київська конка

Kyiv Horse Tram

Попит на трамвай та певні технічні труднощі, викликані гористим рельєфом Києва, зумовили необхідність електрифікації рейкового транспорту. 1 червня 1892 р. було відкрито електричну ділянку від Царської площі (нині Європейської) до Олександрівської площі (нині Контрактової).

¹¹ *Машкевич, С.* Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці. С. 113.



Київський паровий трамвай

Kyiv Steam Tram

Як свідчить газетна періодика Києва, вся мережа трамвайних колій була електрифікована, витіснивши при цьому бюджетно невігідні кінну та парову тягу¹².



Перший електричний трамвай Києва

The first electric tram in Kyiv

У 1904 р. після смерті київського мецената Лазаря Бродського, власника більше 65% акцій Товариства Київської міської залізниці, контрольний пакет перейшов у руки бельгійських акціонерів. 5 січня 1905 р. було організовано Бельгійське акціонерне товариство київських трамваїв, з яким була пов'язана історія розбудови та експлуатації рейкового сполучення Києва того часу.

Газетні матеріалів дозволяють 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 наголосити, що переорієнтація у володінні контрольного пакету акцій з січня 1905 р. на користь бельгійського капіталу не супроводжувалася підвищенням тарифів: розмір

¹² Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 39-40.

плати за ділянку встановлювався Договором між Київською міською управою та Амандом Струве, підписаним ще влітку 1889 р. і залишався незмінним до осені 1914 р. включно.



Працівники міської залізниці Києва

Employees of the Kyiv railway

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 категорій¹³.

В 1912 р. було 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.¹⁴ Ціни на дачні лінії в сторону Святошино та Пущі-Водиці були ще вищими, але ці напрямки використовувались в основному в дачний сезон¹⁵.



Трамвай на Святошино

Tram on Svyatoshino

¹³ *Киевлянин*. 19 декабря 1904 р.

Киевлянин. 16 вересня 1906 р.

¹⁴ *Левчук, О.* Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 40.

¹⁵ *Там само*. С. 40.

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. 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 на сторінках київських газет у рубриках «Хроніка», «Останні новини», «Місцеві новини» тощо^{16, 17}.

Наприклад, у газеті «Киевлянин» за 30 грудня 1905 р. 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...»¹⁸.

Міська влада Києва часто вдавалася до штрафів Товариства Київської міської залізниці. Київська преса зберігла відомості про чисельні санкції, які інколи досягали великих розмірів. Наприклад, взимку 1908 р. за невчасне прибирання снігу і змітання його на суміжні мостові, Товариство було оштрафована на суму 7 тис. 343 руб. Інколи «трамвайному товариству» вдавалося оскаржувати рішення і ухилитися від оплати штрафу¹⁹.

У 1913 р. Київ організував автобусне сполучення, як альтернативу трамваю²⁰.

Київські газети інформували киян про новий вид транспорту: його запровадження, схему руху, тарифи на послуги та умови проїзду. Найбільш активно проблема обговорювалася на сторінках офіційних «Київських губернських ведомостей» та «Киевлянина». Матеріали газетних видань засвідчують придбання містом п'яти автобусів німецької фірми «Бенц», чотири з яких мали регулярно знаходитися в русі, п'ятий – резервний, був запасним на випадок псування одного з чотирьох²¹.

Було розроблено дві маршрутні автобусні лінії: «Олександрівська площа – Виставка (сьогодні – район Національного спортивного комплексу «Олімпійський»)» та «Олександрівська площа – Залізничний вокзал (у той час знаходився в районі сучасної станції метро «Либідська»)». 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 наступну²².

Зранку до 12 години дня плата за проїзд в межах однієї ділянки понижувалася з 10 коп. до 5 коп. Такі заходи приймалися з метою «дати можливість користуватися автобусним сполученням службовцям громадських і державних закладів, приватних підприємств і взагалі особам з незначним достатком»²³. Автобуси курсували від 8 ранку до 11 вечора²⁴.

Як інформувала київська преса, «не дивлячись на встановлення тарифу, що перевищував вдвоє тарифи міської залізної дороги, автобуси часто абсолютно заповнюються

¹⁶ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 40.

¹⁷ Машкевич, С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства київської міської залізниці. С. 117.

¹⁸ Киевлянин. 30 декабря 1905 р.

¹⁹ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 41.

²⁰ Машкевич, С. До історії автобусного сполучення в дореволюційному Києві. С. 39.

²¹ Киевлянин. 7 июня 1913 р.

²² Киевлянин. 10 апреля 1913 р.

²³ Киевлянин. 7 июня 1913 р.

²⁴ Левчук, О. Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 41.

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»²⁵.

Перші місяці курсування автобусів по Києву були прибуткові. Але у гонитві за наживою водії автобусів почали їздити швидко, що кореспонденти київських газет називали «скаженною їздою». Водії автобусів прагнули взяти більше пасажирів, які чекали на трамвайних зупинках, автобуси набирали шаленої швидкості, це призводило до численних аварій. Київська газетна хроніка того часу рясніє відомостями про зіткнення автобусів з візниками, трамваєм, про травмування пішоходів²⁶.

Все це зумовило збитковість безрейкового громадського транспорту: доходи, отримані від перевезення пасажирів станом на листопад 1913 р. вже не покривали витрати на ремонтні роботи²⁷. Майбутнє автобусного підприємства було остаточно вирішено після того, як на розі Маріїнсько-Благовіщенської та Кузнечної (нині – Антоновича) вулиць в ніч на 13 грудня 1913 р. автобус № 1 згорів від займання бензину в карбюраторі²⁸.

Київська влада заборонила курсування автобусів через значні збитки, принесені місту у 1914 р. 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 був визнаний безперспективним. До нього повернулися лише в 1925 р²⁹.

Отже, газетна періодика Києва, зокрема інформація на сторінках газети «Киевлянин», дозволяє сформулювати уявлення про розвиток транспортних послуг у Києві на початку ХХ ст.

References

- Kievlyanin. (1904). 19 December [in Russian].
Kievlyanin. (1905). 30 December [in Russian].
Kievlyanin. (1906). 16 September [in Russian].
Kievlyanin. (1913). 10 April [in Russian].
Kievlyanin. (1913). 7 June [in Russian].
Kievlyanin. (1913). 8 June [in Russian].
Kievlyanin. (1913). 20 November [in Russian].
Kievlyanin. (1913). 16 December [in Russian].
Levchuk, O. (2016). Hazetna periodyka Kyieva yak dzherelo vyvchennia transportnykh posluh mista (1905-1914 rr.) [Newspaper periodicals of Kyiv as a source of studying the city's transport services (1905-1914)]. *Etnichna istoriia narodiv Yevropy: Zbirnyk naukovykh prats [Ethnic history of the peoples of Europe: Collection of scientific works]*. 50. 37-44 [in Ukrainian].
Mashkevych, S. (2014). Tramvai yak pryvatne pidpriemstvo: istoriia Tovarystva kyivskoi miskoi zaliznytsi [Tram as a private enterprise: the history of the Kyiv City Railway Society]. *Etnichna istoriia narodiv Yevropy: Zbirnyk naukovykh prats [Ethnic history of the peoples of Europe: Collection of scientific works]*. 44. 113-117 [in Ukrainian].

²⁵ *Киевлянин*. 7 июня 1913 р.

²⁶ *Киевлянин*. 8 июня 1913 р.

²⁷ *Киевлянин*. 20 ноября 1913 р.

²⁸ *Киевлянин*. 16 декабря 1913 р.

²⁹ *Левчук, О.* Газетна періодика Києва як джерело вивчення транспортних послуг міста. С. 41-42.

Mashkevych, S. (2013). Do istorii avtobusnoho spoluchennia v dorevoliutsiinomu Kyievi [*To the history of bus service in pre-revolutionary Kyiv*]. Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Istoriiia [*Bulletin of Taras Shevchenko Kyiv National University. History*]. 15. 38-41 [in Ukrainian].