

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІБЛІОТЕКА



Історія київського трамвая

Тематичний дайджест

Київ 2024

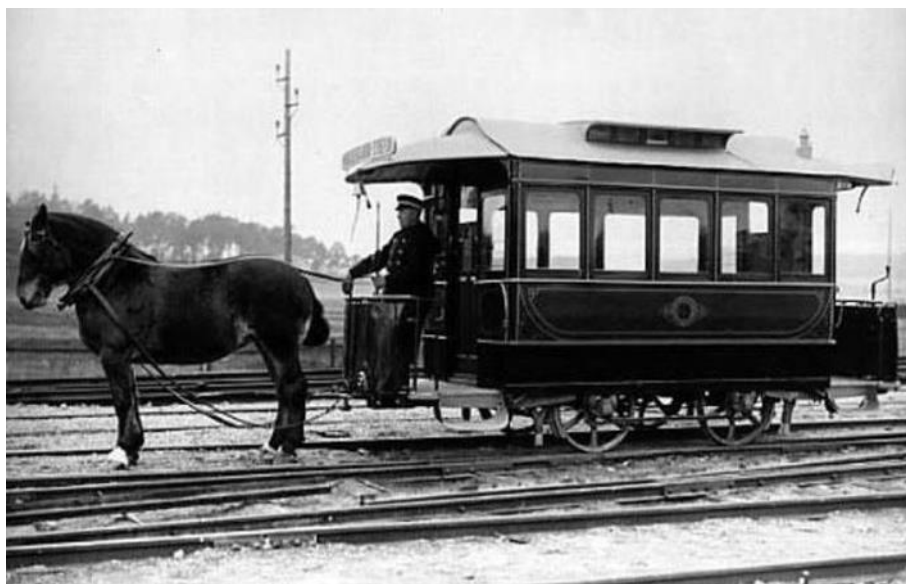
Історія київського трамваю : тематичний дайджест / НТУ, Бібліотека ; укладач зав. інформаційно-бібліографічним відділом Л. В. Колісник - Київ : НТУ, 2024. – 17 с.

Відповідальний за випуск : директор бібліотеки НТУ О. М. Мірошник

Київський трамвай – це не просто один із видів міського транспорту. Це частка історії нашої країни загалом та Києва зокрема, один із атрибутів старого міста. Другий на території сучасної України (після львівського) та перший у колишній імперії, київський електричний трамвай свого часу став своєрідним порятунком у вирішенні складного транспортного питання Києва.

Появі електричного трамваю у Києві передували інші види транспорту, які сьогодні видаються дивовижними. Це омнібуси, конки, а також паровий трамвай.

Омнібус



Омнібус (від латинського слова *Omnibus* – «для всіх») – це візок на кінській тязі, просторий екіпаж із ненакритими верхніми сидіннями. Омнібус як вид транспорту Парижа відомий ще з другої половини XVII століття, проте саме слово для його означення з'явилося у французькому Нанті у 1826 році. З цього часу в Європі та Америці омнібуси набувають повсюдного використання. У Києві омнібусна лінія почала діяти у 1879 році. Проїзд від Контрактової до Бессарабської площі коштував 7 копійок, назад – 6 копійок. Перевозили київські омнібуси до 20 пасажирів.

Працювали вони недовго – приблизно рік. Восени 1880 року у Міській Думі констатували неналежний стан п'яти з семи транспортних засобів, через що їхніх власників притягнули до відповідальності, а сам рух омнібусів заборонили.

Протягом кількох наступних років киянам доводилось долати відстані пішки або візником, аж поки улітку 1891 року не з'явилась конка.

Конка



Конка була закритим (рідше відкритим) екіпажом, іноді двоповерховим. Вагон рейковою колією тягнула пара коней, керована кучером.

У Києві перший маршрут конки пролягав між Либідською та Троїцькою площами. У шестиметровому вагоні конки планувалось 16 місць для сидіння та 8 для стояння, але фактично пасажирів завжди було значно більше.



Але такий вид транспорту був дуже не вигідним, оскільки тварини швидко втомлювались, враховуючи те, що місто знаходиться на пагорбах, і за один день роботи такого транспорту доводилось змінювати до 10 коней. Часто вони гинули через те, що кількість людей, яку вони перевозили за раз значно

перевищувала дозволену. Так, за час існування конки в місті загинуло понад 50 коней. У 1892 році використання конки припинено.

Паровий трамвай

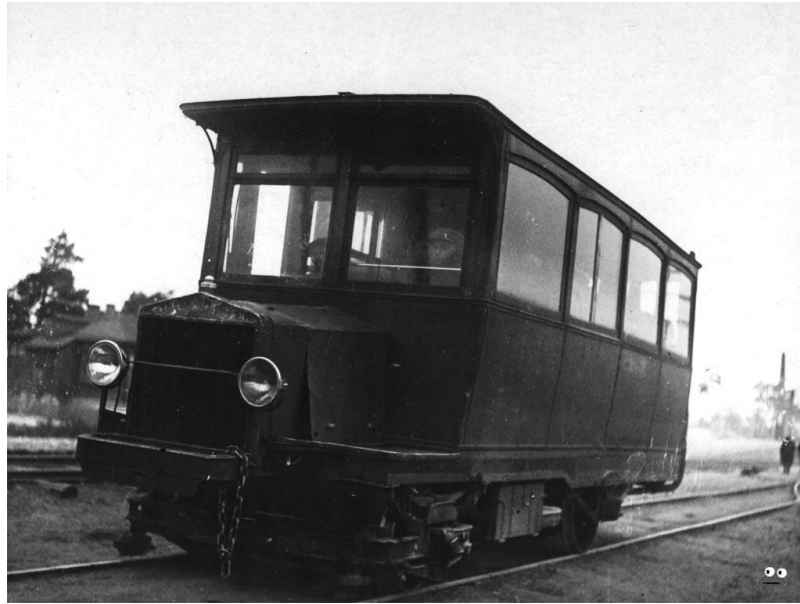


У лютому 1892 року існуючим маршрутом конки Хрещатик — Деміївка пустили паровий трамвай. Він мав вигляд вагона і ходив по рейках.. Було запущено за маршрутом 4 парові трамваї, які виготовили на коломненському заводі. Нову лінію парового трамвая (Лук'янівську) було введено в експлуатацію цього ж року.

Маршрут проходив від Львівської площі до Лук'янівського базару. Було збудовано Лук'янівське депо. Третя лінія трамваю проходила від Хрещатика до Кадетського шосе (площа Перемоги сьогодні) вулицями Фундуклеївською, Пирогова, Бібіківському бульвару та Кадетському шосе.

Але вкотре свою роль зіграв міський рельєф: якщо на прямих ділянках шляху паровий трамвай легко тягнув два переповнені пасажирами вагони, то підйоми ледве долав і з одним. Ось чому великим досягненням міста стала поява електричного трамвая, хоча паровик продовжував ходити з центральної частини міста до Пущі - Водиці аж до 1904 року.

Дарницький бензотрамвай



Це був трамвай з тягою на бензинових двигунах.

Рух на трамвайній лінії було відкрито 25 квітня (8 травня) 1912 року на ділянці Передмостова слобідка — Микільська слобідка (поблизу нинішньої станції метро «Лівобережна») — Дарниця (на північ від однойменної залізничної станції). У 1913 році трамвайна лінія була продовжена до Броварів. Бензотрамвай поєднав Правий берег Дніпра із лівобережним селом Биківня, фактично з'єднавши території двох губерній – Київської та Чернігівської.

Бензиномоторний трамвай пропрацював до літа 1920 року, рух було припинено внаслідок підриву відступаючими польськими військами мостів через Дніпро.

Відновлення роботи бензомоторного трамвая відбулося 10 травня 1925 року після зведення моста імені Євгенії Бош (на опорах, що залишилися від Ланцюгового мосту) і відновлення Русанівського моста.

У 1934 році лінію електрифікували.

30 квітня 1936 року було введено в експлуатацію ділянку до Дарницького вагоноремонтного заводу (ДВРЗ).

Станом на 1936 рік на лівобережжі працювало чотири трамвайні маршрути:

№ 14 «Поштова площа — Дарниця»;

№ 23 «Микільська слобідка — Бровари»;

№ 24 «Дарниця — Вагоноремонтний район»;

№ 25 «Поштова площа — Микільська слобідка»

Рух лінією було припинено у вересні 1941 року після підриву мостів через Дніпро під час відступу Червоної армії, після війни — не відновлювали.

Електричний трамвай

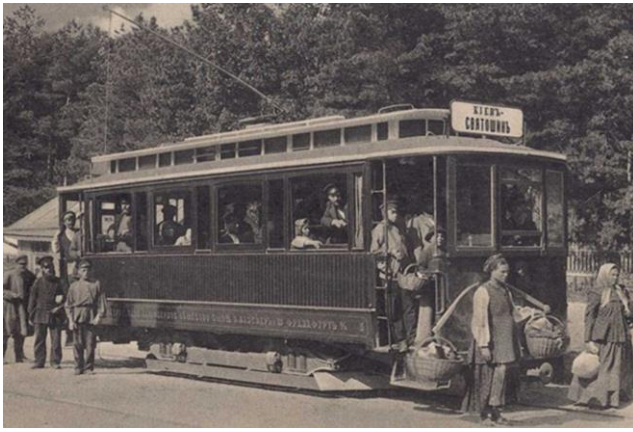
Своєю появою на міських вулицях електричний трамвай зобов'язаний видатному інженеру Аманду Струве.



Краєзнавці відзначають, що діяльність Аманди Струве мала надзвичайно важливе значення для розвитку нашого міста. З провінційного міста величезної відсталості імперії, Київ усього за пару десятиліть стає одним з найбільш розвинутих міст Східної Європи, важливим осередком передових технологій та інновацій.

Саме він зумів переконати тогочасну міську владу, що кінний та паровий трамвай у якості громадського транспорту не будуть ефективними для київських пагорбів.

Важко повірити, але київського електричного трамвая було і чимало противників, серед яких і керівництво Київського телеграфу, яке стверджувало, що електродвигуни можуть створювати перешкоди для роботи електричних та телеграфних мереж. Їх активно підтримували власники конезаводів та деякі депутати Міської Думи. Однак, Арману Струве вдалося заручитися підтримкою київського мільйонера Лазаря Бродського та врешті-решт запустити перший міський електротрамвай.

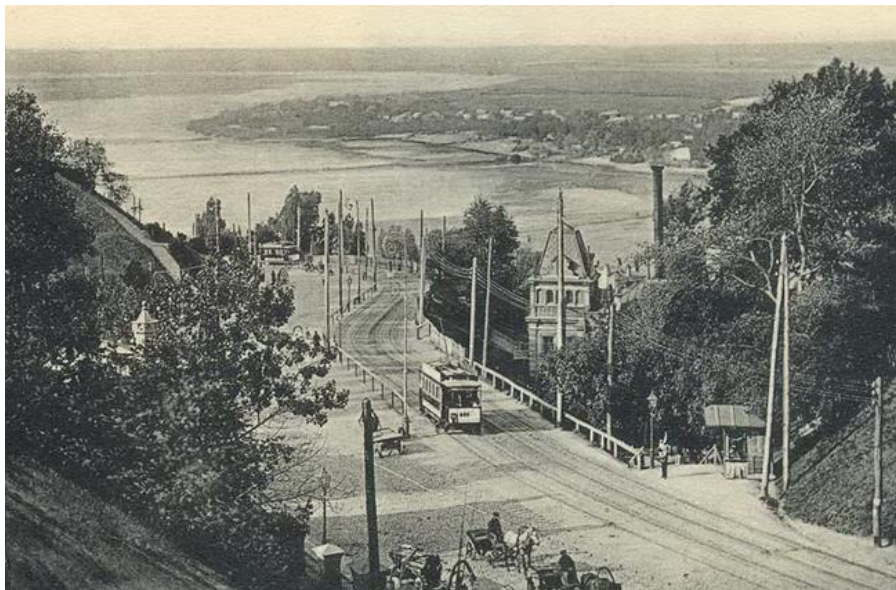


Перші моделі були побудовані за американськими кресленнями на Коломенському машинобудівному заводі, де Аманд Струве був одним з акціонерів. Первинно лінію усього обслуговували шість трамваїв.

Вони мали 22 місця для сидіння, розміщених вздовж салону.

Вважалося, що така конструкція дозволяла зручний доступ до моторів, що були відкритого типу обох майданчиків та всередині салону могли розміститися ще 18 пасажирів. За кількістю людей у салоні пильно стежили кондуктори. Це було зумовлено правилами безпеки та низькою міцністю двигуна, що складав лише 27 кінських сил.

Перший електричний трамвай піднявся Володимирським (Олександрівським) узвозом 8 травня 1892 року, за 20 днів його тестувала офіційна комісія, а з 1 червня трамвай вже перевозив перших пасажирів.



Його маршрут довжиною 1,5 кілометра, пролягав з Контрактової (Олександрівської) площі на Європейську (Царську).

Вже за кілька років трамвай пустили Печерськом: Володимирською та Караваєвською (нині Льва Толстого) вулицями. Також запрацювала трамвайна лінія, яка об'єднала історичні місцевості Лук'янівка та Сирець. У 1896 році трамвай пішов Маріїнсько-Благовіщинською (нині вул. Саксаганського) через Галицьку площу (сьогоднішня площа Перемоги) до Сінної площі (Львівська площа сьогодення). Потім був маршрут, завдяки якому можна було дістатись Політехнічного інституту від Бессарабки;

трамвай пустили по вулицям Прорізній, Глибочицькій тощо. До 1910 року в місті було вже 18 трамвайних ліній.

Один із найбільш мальовничих маршрутів, відкритий у 1904 році мав назву «Київська Швейцарія». Проходив у районі вулиці Герцена (Мала Дорогожицька) до Сирецького Дендропарку, де на той час знаходилися військові табори. Лінія проіснувала до кінця 1920-х років.



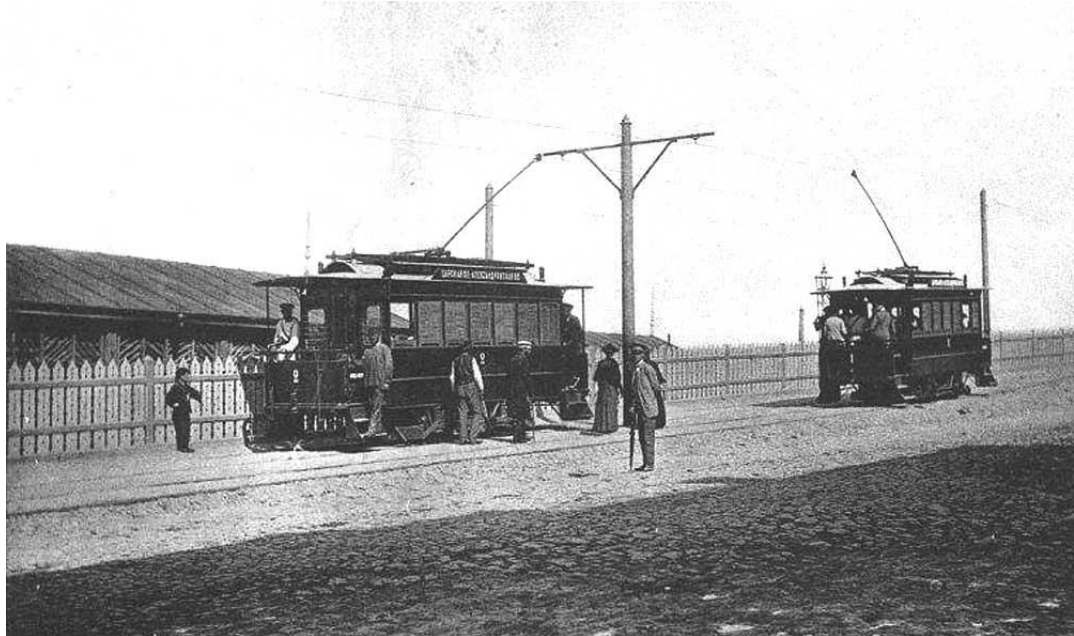
Неймовірної краси мальовничі панорами з видами на Кирилівський монастир зараз залишилися лише на старовинних листівках та фотографіях....



Вагонний парк перших трамваїв дуже активно розвивався. Станом на 1915 рік у Києві було 149 вагонів різних типів, серед яких пульмани, одинарні та причіпні. Окрім заводу у Коломні, вагони виготовляли на заводі Гербрандта,

Київському машинобудівному заводу, а також у Варшаві, Нюрнберзі, Бельгії та у Київських трамвайних майстернях.

Вагони створені на початку XX сторіччя були значно комфортнішими та місткими, деякі моделі мали розбірні стінки та легко трансформувалися з зимових у літні.



Стрімкий розвиток трамвайного руху почався після 1904 року – коли КМЗ, тобто Київськими міськими залізницями (аналог сучасного "Київпастрансу") почало володіти бельгійське товариство.

Вони значно розбудували мережу. З того моменту, як вони прийшли до влади у КМЗ, мережа збільшилась вчетверо. На той момент у Києві було навіть кілька приміських ліній. Наприклад, лінія в Пуцу-Водицю, на Деміївку, яка на той момент не була частиною міста.

Мосту між метро Либідська і Деміївська не було тоді, і все, що було за сучасним мостом, не вважалось містом, і на той час на ту територію тяж ходив трамвай. Поза тим, була довжелезна лінія від Повітрофлотського шляхопроводу до автостанції "Дачна" (біля нинішньої станції метро "Житомирська", а також від Повітрофлотського шляхопроводу – до Севастопольської площі.

Була навіть лінія на Бровари, яку запустили в 1913 році. Проіснувала вона до Другої світової війни.

Велика кількість маршрутів приносила непогані дивіденди, а пасажиропотік складав до 65 мільйонів пасажирів на рік (не враховуючи Святошинського, Дарницького та Деміївського трамвайних підприємств). Усього населення міста на той час складало трохи понад 500 тисяч киян.



Бельгійці з одного боку сприяли бурхливому розквіту трамвайного руху, але у стрімкому розвитку трамваїв був великий мінус.

Бельгійці не назавжди стали власниками господарства. Потім трамвай мав перейти у власність міста. І щойно став наближатися цей час, як бельгійці фактично припинили обслуговування. Спочатку припинили ремонтувати колії, самі трамваї, потім почали затримувати зарплату або й зовсім її не платити. Коли почалась Перша світова, бельгійці тікали з міста. Трамвайне господарство залишилось у зношеному стані. З понад 200 київських трамваїв на лінію виходило порядку 10.

Трамваї, що курсували Києвом у дорадянські часи, відрізнялись від сучасних. По-перше – розмір. Він був не більше половини сучасного. Історики свідчать, що наприкінці XIX – на початку XX століття у ньому вміщувалось близько 40 людей. Хоча часто до трамвая чіплявся причеп.



Але тодішня місткість виправдовувала попит. Бо трамваєм користувалась виключно інтелігенція. Робітники заводів не могли скористатися громадським транспортом. По-перше, через завелику для них ціну на проїзд. А по-друге – через те, що трамваї починали їздити вже тоді, коли заводи працювали. Тому робітники ходили на роботу пішки, а користуватись трамваями почали вже у радянську епоху.

Та найголовніше – у яких умовах каталась інтелігенція. Адже салони трамваїв були повністю відкриті.

Особливо це стосувалось місця водія – вагоновожатого. Можете собі уявити, як вони працювали. Особливо, якщо зима, мороз. Насправді трамвай довгий час не був пристосованим, особливо для персоналу.

А як щодо плати за проїзд? Тариф на ті часи був не однаковим, а варіювався залежно від того, куди пасажирові треба їхати.

Вся трамвайна мережа була поділена на ділянки. Кожен маршрут мав три чи чотири тарифні зони, як сьогодні кажуть. За одну тарифну зону – 15 коп, за кожную наступну – ще по три. Якщо на маршруті, де є 5 тарифних зон, треба проїхати чотири з них, відповідно ви додатково заплатите 14 коп. За цим стежили кондуктори.



Були й пільговики – за проїзд не платили, зокрема, військові чини та студенти деяких вишів. Гімназисти показували пільгову марку, що надавала знижку, на проїзд. З часом слово «марка» почали вживати як синонім до слова «номер» трамваю.

Перші київські водії трамваїв, які керували не баченим до того засобом пересування, зовсім не нагадували нинішніх. Їх поважали як еліту міста, і зовнішній вигляд в них був бездоганим: біла сорочка, циліндр та інші атрибути заможної людини. Зовні водії скидалися на персон, у жилах яких тече блакитна кров, і до них зверталися не інакше як “пан”. Спеціальних курсів для водіїв тоді не існувало, але вони вивчали всі правила етикету. Наприклад, як правильно подати руку дамі. Знали також кілька іноземних мов, щоб спілкуватися із закордонними гостями, котрі прибували на Київський вокзал.

Розвиток трамвайної мережі втілювався в 1905 році у будівництво Фунікулера, що називався Михайлівським механічним підйомачем. Спочатку міська влада планувала пустити трамвай Андріївським узвозом, але ця ідея виявилася нереальною через недостатню ширину цієї вулиці та занадто круту ділянку. У якості компромісу було прийнято рішення збудувати окремий механічний підйомач у місці, де немає вулиці.



Перед Першою світовою війною трамвайна мережа становила 170 км колії. Був охоплений майже весь центр: Хрещатик, Інститутська, підйом під Малу Житомирську, Прорізна, Хмельницького і бульвар Шевченка – все було в колії під трамвай. Також трамвай ходив по вулиці Круглоуніверситетській – хоч і важко уявити, як по тій вулиці взагалі могло щось ходити.



Під час Першої світової та інших збройних протистоянь у Києві міське трамвайне господарство сильно постраждало та почало відновлюватись тільки у 1922 році.

Найстарішим трамвайним маршрутом, що залишився до наших днів є сучасна лінія трамвая №12, що прямує з Контрактової площі до Пущі Водиці. У 1934 році до Києва докотилась так звана світова "антитрамвайна компанія", внаслідок чого демонтували трамвай по Хрещатику, по вулиці Богдана Хмельницького, і частково вздовж Великої Васильківської.



Антитрамвайна компанія почалась у Штатах. Виробники приватних авто побачили, що трамвай складає їм велику конкуренцію. Вони починали викуповувати трамвайні мережі, руйнували колії. І, звісно, потім продаж авто в цьому місті бурхливо розквітав. Вони говорили, що трамвай повільний, незручний, гуркотить. Ця хвиля докотилась і до Києва.

Втім у Києві на заміну демонтованого трамваю пустили тролейбус. Але за розмірами він суттєво поступався. А в радянському Києві тривала урбанізація, люди переїздили до міст, йшли на заводи – міським транспортом користувались уже майже всі.

Якщо в трамвай поміщалося до 150 осіб, то в тролейбус лише 70. Це призводило до транспортного колапсу.

З кінця 50-х років у київського трамвая відкривається друге дихання. Будується міст ім. Патона через Дніпро, по якому зроблений маршрут з Подолу до Ленінградської площі. У 1959 році створюється Дарницьке трамвайне депо, яке працює і до сьогодні, там знаходиться музей київського електротранспорту.



Зі зведенням Дарницького масиву і появою там великої кількості фабрик та заводів, трамвай почав виконувати роль перевізника жителів району з дому до місця роботи і назад. Зараз від тих заводів мало що залишилось.

На кінець 1960 року довжина колій знову перевищила 200 кілометрів, протягом року трамваєм користувалось 282 мільйона киян і гостей міста. Транспортна сітка у 1960-му складається з більш ніж 30 маршрутів.

З цього часу з'являються відомі і зараз червоно-жовті трамваї Т-2 і Т-3 чехословацького заводу Tatra, яких у Київ завезли більше 900 штук.



Далі, з плином часу, кількість маршрутів у Києві тільки збільшується.

У 1978 році тут з'являється перший у Радянському Союзі швидкісний трамвай, який з'єднує залізничний вокзал і Борщагівку.

Правобережний швидкісний трамвай запустили 31 грудня 1978 року. Тоді він був і справді швидкісним – міг розігнатись до 80 км на годину. А все тому, що в той час працювала спеціальна електронна система, яка автоматично регулювала відстань між трамваями й забезпечувала в такий спосіб безпеку. Сьогодні цієї системи немає, і керується трамвай виключно водієм. Тому трамваї від Старовокзальної площі до Борщагівки не такі вже й швидкі. Але значно швидші за ті, які курсують іншими маршрутами.



Згідно з проектом, лінія правобережного трамваю мала бути значно довшою. Біля універмагу "Україна" він мав "пірнати" під землю і їхати під вулицею Саксаганського до Палацу спорту, де мала би бути підземна пересадка на метро. Потім, біля мосту Патона, трамвай би опинявся на поверхні й через міст би курсував на нинішню Дарницьку, а раніше Ленінградську площу. Але плану здійснитись не судилося.

До того ж, запитання в експертів викликає місткість швидкісного трамваю. На швидкісній лінії, мовляв, потрібні двосекційні вагони, а не маломісткі односекційні.

Трохи пізніше, друга лінія цього виду транспорту була відкрита на Троєщині. Обидві колії працюють і сьогодні та є важливим транспортним вузлом для районів без метрополітену в Києві.



Але вже із роками Незалежності настає період масового скорочення трамвайних маршрутів по всьому Києву.

У 2000 році демонтували 55 км трамвайних колій. Із транзитного виду транспорту трамвай перетворився на історичний рудимент, що виконував функцію підвезення

до метро або в межах окремих районів. Каталися на ньому переважно категорії пільговиків, чим у свою чергу створювали не вельми позитивний імідж дуже повільного транспорту, "забитого пенсіонерами, які їдуть на ринок".



Сьогодні, на жаль, існування цього екологічного та історичного транспорту під загрозою. Наразі у Києві налічується 23 трамвайних маршрути (з них 5 – швидкісні, 12 належать правобережній трамвайній мережі, 11 – лівобережній), хоча історично існувало до 35. Трамвай перебуває в стані занепаду, про

що свідчить зношений та застарілий рухомий склад, хоча й відбуваються випадки закупівлі якісних імпорتنих трамваїв.



"Трамваї залишилися лише там, де нікому не заважають", - говорять експерти.

Київському трамваю присвячені пісні, на його честь існують пам'ятник і музей. Сподіваємось, що із бігом часу та постійним збільшенням кількості автовок не зникне і сам трамвай.



Монумент з бронзовим зображенням першого в Російській імперії та Східній Європі трамвайного вагона з пасажиром встановлений на Володимирському узвозі—біля траси першого трамвайного маршрута. Його встановили у 1992 році до сторіччя трамвайного сполучення у Києві.

Скульптором виступив Ю. О. Кисельов, а архітектором В. М. Собцов.