

ТРАНСПОРТ І РОЗВИТОК МІСТА: ІСТОРІЯ ТРАМВАЙНОЇ ЛІНІЇ КИЇВ – ПУЩА-ВОДИЦЯ

Стаття присвячена історії трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця як частині історії дачного селища Пуща-Водиця під Києвом. Показано, що до середини минулого століття розвиток трамвайного сполучення і розвиток самого селища були тісно взаємопов'язані і, таким чином, повинні розглядатися в єдиному контексті.

Ключові слова: транспорт, трамвай, Київ, Пуща-Водиця, планування.

Громадський транспорт є неодмінним атрибутом сучасних великих міст. У будь-якому досить старому місті його центральна, історична частина склалася задовго до появи транспорту в сучасному сенсі, тому останній "вбудовувався" в існуючу структуру, в рамках заданого планування. При проектуванні нових районів транспортна інфраструктура зазвичай розроблюється і створюється паралельно зі структурою району; однак і в цьому випадку, як правило, схема власне району первинна, транспортна схема – вторинна. Рідше трапляється, що можливість забезпечення району транспортом грає визначальну роль у планах будівництва самого району. Саме це сталося в Києві на рубежі XIX – XX століть, коли спочатку проект будівництва, а потім функціонування і розвиток дачного селища в міському лісі, в північно-західних передмістях, опинилися в прямій залежності від питання транспортного зв'язку з містом.

Єдиним видом громадського транспорту в Києві на той час була міська залізниця. Проект мережі кінних залізниць, представлений інженером Струве, було прийнято 1889 року; двома роками пізніше з'явився перший рейковий маршрут на кінній тязі, 1892 року – перша електрифікована лінія (трамвай). Згідно з проектом, лінія міської залізниці на півночі закінчувалася на Троїцькій площі (біля перетину сучасних вулиці Фрунзе і Московського проспекту)¹. До цієї точки рейковий шлях і було доведено наприкінці жовтня (за старим стилем) 1891 року². Продовжувати лінію далі на північ протягом наступних десяти років не планувалося через відсутність пасажиропотоку, який би це виправдовував.

Однак у середині 1893 року – приблизно через два роки після початку роботи міської залізниці – з'явився проект облаштування в міському лісі дачних ділянок. Комісія міської управи запропонувала будувати дачі біля Синього озера (зараз це західний край Виноградаря, неподалік від перетину вулиці Маршала Гречка та проспекту "Правди"). Під будівництво планувалося виділити спочатку близько 100 десятин (109 гектарів) землі, а в подальшому за необхідності цю цифру можна було б майже потроїти³.

На першому ж етапі постало питання про транспортний зв'язок майбутніх дач з містом: без цього проект відпочатково не мав би сенсу. Тоді й виникла ідея провести до дач лінію міської залізниці. У листопаді було оголошено, що бажаючі будувати дачі можуть звертатися до міської управи й закріплювати за собою одну або більше ділянок по 300 квадратних сажнів (в сучасних термінах – приблизно 13,5 соток), за орендну плату в п'ять копійок за квадратну сажень на рік. До Нового року надійшло понад п'ятсот заяв від бажаючих⁴; проте укладання з ними контрактів та внесення плати було відкладено до вирішення думою питання про проведення трамвайної лінії⁵.

За деякий час передбачуване місце побудови дач було перенесено. Новий вибір припав на урочище Котурка, назване так на ім'я невеликої річки у Пущі-Водиці, в районі нинішньої 2-ї лінії. Після цього приступили до обговорення майбутньої траси міської залізниці. Пропонувалося два напрями: від Лук'янівки через Сирець або від Подолу через Куренівку і дачу

"Кинь-Грусть" (нинішня площа Шевченка)⁶. Навесні 1894 року місто звернулося до очолюваного Струве акціонерного Товариства Київської міської залізниці з пропозицією про будівництво лінії до Котурки на таких умовах: Товариство самостійно проводить дослідження найбільш вигідного напрямку, який, однак, має бути затверджений думою. Далі Товариство будує лінію за свій рахунок, але місто гарантує річний дохід в 4% від вкладеного капіталу протягом трьох років; при цьому місто на свій розсуд встановлює тариф і визначає число службовців на лінії⁷. За півмісяця надійшла відповідь. Товариство згідно було провести навіть не дві, а три лінії: від Троїцької площі, від Лук'янівки й від Триумфальних воріт (Повітрофлотський міст); по завершенні вишукувань належало визначити, в якому порядку будувати ці лінії, але роботи на першій з них мали початися тільки тоді, коли в лісі буде побудовано 200 дач⁸. Створилася, по суті справи, класична ситуація "курка-яйце": майбутні дачники бажали будуватися тільки за наявності гарантії надійного сполучення з дачами, транспортники ж, перш ніж почати будувати лінію, хотіли переконатися, що по ній буде кого возити... Додатковим ускладненням було те, що Товариство бажало, як частина контракту, отримати дозвіл на випуск нових акцій на суму в 300 тис. рублів, місто ж вважало це не вигідним для себе.

Гласний (депутат) міської думи Бернер запропонував був розірвати порочне коло, організувавши нове акціонерне товариство: згідно його ідеї, кожному дачникові слід було придбати по одній або більше 100-рублевій акції, а створений таким чином капітал було б витрачено на будівництво залізниці⁹. Але це не було реалізовано. Влітку 1894 року, розглянувши ще одну пропозицію від приватного підприємця, який пропонував побудувати в Пущу-Водицю вузькоколіїну лінію (і зобов'язувався розпочати будівництво після відведення 400 ділянок під дачі)¹⁰, місто нарешті прийняло умови Товариства КМЗ. Товариство, в свою чергу, погодилося не піднімати плату за проїзд вище 15 копійок в один кінець, а в подальшому не виключалося зниження тарифу. На той момент, згідно міським даним, набралось 1000 бажаючих на половинні ділянки (по 300 квадратних сажнів) і 350 на повні (по 600 квадратних сажнів, тобто близько 27 соток). Було вироблено умови оренди. Бажаючим слід було внести в управу заставу в розмірі 50 рублів за половинну ділянку й 100 рублів за повну. Характерно, що початком терміну оренди вважався день відкриття лінії міської залізниці. Цим ще раз підтверджувалося, що нормальне функціонування дачного селища можливе тільки в комплексі з трамвайною лінією¹¹.

Але виявилось, що тільки-но дійшло до справи, величезна кількість бажаючих, якою козирило місто в переговорах з Товариством, кудись зникла. До 21 (9 за старим стилем) вересня надійшли гроші лише за 62 повних ділянки¹². Переговори про проведення трамвайної лінії тривали і протягом наступного, 1895 року, але в кінцевому підсумку заглохли. Товариство не погоджувалося починати роботи, доки не утвориться 300 – 400 дач, що давало б гарантію доходу; місто, в свою чергу, не дозволяло починати будувати дачі тим небагатьом, що вже внесли заставу, очікуючи появи бажаної "критичної маси". Побачивши, що справа не зрушується з мертвої точки, заявники поступово забрали свої гроші, й на тому закінчилася перша спроба освоїти Пущу-Водицю¹³.

Розмови поновилися на рубежі 1896 – 1897 років. Як і кількома роками раніше, просуванню справи сприяла поява потенційного конкурента. Ще 1895 року підприємцю Олександрю Кумбарі було видано концесію на будівництво іншої дачної трамвайної лінії, з Києва до Святошина (яка й відкрилася п'ятьма роками пізніше). Тепер же Кумбарі спочатку забажав побудувати лінію від вокзалу на Поділ і до Дніпра – "вдираючись" таким чином на територію трамвайного товариства – а потім подав пропозиції про будівництво ще декількох ліній, у тому числі й до Пущі-Водиці¹⁴. Саме тоді, за образним висловом сучасника, "встрепенулась окунувшись в дремоту собственного благополучия энергия Правления Общества Киевской городской железной дороги, сразу насулившего городу всяких обещаний, и полного покаяния в прегрешениях далеко не невольных и сооружения новых линий с Щекавицы чуть ли не прямо на луну – лишь бы только дума убрала поскорей даже всякую тень конкурента, отравляющего тихий покой общества Киевской городской железной дороги и пугающего возможность эксплуататорских отношений к городскому населению привилегированного монополиста"¹⁵. У самому кінці 1896 року Товариство внесло свої контрпропозиції, в числі яких було й будівництво лінії до Пущі-Водиці. Тепер Товариство погоджувалося лише на 100 забудованих дачних ділянок, хоча й вимагало від міста прорубити в лісі смугу шириною 5 сажнів (10,5 метрів) під майбутню

лінію. Рух дачною лінією передбачалося здійснювати лише з травня по вересень, виконуючи не менше шести рейсів на день від кожного з кінцевих пунктів¹⁶.

Результат детального порівняння пропозицій Кумбарі та Товариства виявився не на користь останнього. Було відзначено, до того ж, що конкуренція в транспортній сфері була б корисна сама по собі¹⁷. Проте монополіст знайшов спосіб зберегти своє становище. У травні 1897 року Товариство нагадало, що, згідно § 7 договору 1889 року між Струве та містом, "на всех остальных улицах, не поименованных в настоящем договоре, город, если пожелает во всякое время устроить конно-железные дороги, обязан предварительно предложить сооружение таковых ему, г. Струве" – і лише якщо через півроку після такої пропозиції не буде укладено договір, місто отримувало свободу дій¹⁸. Це й стало вирішальним аргументом. На той самий час відновилося діяльність з влаштування дачного селища в міському лісі. Паралельно з розглядом питання Кумбарі, наприкінці травня 1897 року, кілька гласних міської думи подали заяву, в якій звертали увагу на те, що вже будуються дачі в Броварах і близький до здійснення проект дач у Святошині, причому до останніх збираються будувати залізницю (вищезгаданий Святошинський трамвай). Тому, мовляв, слід поспішати з вирішенням питання про дачі в Пущі, позаяк шанси на успіх цього проекту з кожним роком падають¹⁹. Нарешті, 25 (13) квітня 1898 року було підписано додатковий договір міста з Товариством, що включав, зокрема, спорудження лінії до Пущі-Водиці²⁰. Договір передбачав закінчення будівництва лінії не пізніше 13 (1) вересня 1899 року, але залишав за Товариством право розпочати регулярний рух по ній не раніше, ніж у лісі буде побудовано 100 дач²¹.

Попередній проект дачного селища в Пущі-Водиці було складено в жовтні 1898 року, а торги по здачі ділянок в оренду почалися лише роком пізніше – 24 (12) жовтня 1899 року. У перший же день було продано 95 ділянок із 600, наступного дня – ще 175; орендна плата склала в середньому близько 54 рублів на рік²². Схема селища збереглася до наших днів: поздовжні вулиці – Лісова, Пушкінська (нині Гамарника), Лермонтовська (Миколи Юнкерова), Гоголівська (Червонофлотська), Некрасовська (Новикова-Прибоя), Тургенєвська (Курортна), і більш короткі поперечні "лінії", від 1-ї до 14-ї. Паралельно розгорнулися роботи з проектування та будівництва трамвая. Належало побудувати трохи менше 12 кілометрів рейкового шляху, від Троїцької площі через Петропавлівську площу (площа Фрунзе), Пріорку, Кинь-Грусть (площа Шевченка) та міський ліс. Лінія будувалася одноколіною з роз'їздами, неелектрифікованою. Уже до середини вересня рейки було прокладено до Петропавлівської площі; незабаром надійшли нові вагони, й 17 (5) жовтня 1899 року відкрився рух новою дільницею. Чотирма днями пізніше, тобто за три дні до початку торгів на дачні ділянки – вже було зрозуміло, що в покупцях надоліку не буде – було підписано угоду між Товариством КМЗ та міською управою, яке офіційно поклато початок спорудження трамвайної лінії в Пущу-Водицю²³. Реально будівництво лінії від Петропавлівської площі на північ почалося в травні наступного року, незабаром після укладення контрактів з майбутніми власниками ділянок²⁴.

Вагома роль транспорту в плануванні ще раз проявилася при визначенні траси лінії всередині дачного селища. Спочатку передбачалося, що лінія буде йти по прямій, уздовж усієї Лермонтовської вулиці. Однак по ходу планування Товариство запропонувало змінити трасу, направивши лінію спочатку Гоголівською, а далі Лермонтовською вулицею, що давало можливість дачникам та іншим пасажиром під'їжджати ближче до розважального парку й купалень. Пропозицію було затверджено міською думою. Рейковий шлях, таким чином, мав йти від початку селища Гоголівською, повертати на 7-у лінію, й далі, ще раз повертаючи під прямим кутом, виходити на Лермонтовську. За дев'ять днів група власників дач подала на ім'я міського голови заяву про несправедливість, на їхню думку, такого рішення. Крім загальних аргументів, в тому плані, що Лермонтовська вулиця мала характер центральної (на момент подачі заяви на ній вже було влаштовано двадцять дві дачі, тоді як на Гоголівській – лише три; на Лермонтовській так само передбачалося побудувати більшість крамниць і магазинів), було висловлено конкретні претензії фінансового характеру. Під час торгів на ділянки по Лермонтовській вулиці, вказували заявники, представником міської управи неодноразово проголошувалося: "Ділянка хороша – конка буде мимо проходити". В наші дні багато мешканців бажають позбутися трамвая, що проходить по сусідству, тоді ж ставлення до рейкового транспорту було зовсім іншим, що мало конкретний матеріальний вираз: на повторних торгах,

які відбулися після прийняття рішення про проведення лінії Лермонтовською, ділянки вздовж цієї вулиці помітно піднялися в ціні (тоді як на інших вулицях багато ділянок, навпаки, подешевшали). Тепер власники цих дорожчих ділянок відчували себе обдуреними²⁵.

Протест, однак, не був задоволений. Так і з'явилася знайома нам сьогодні трамвайна лінія Пущею-Водицею, з двома поворотами під прямим кутом (тільки переїзд з Гоголівської (Червонофлотської) на Лермонтовську (Юнкерова) влаштовано по 5-й лінії, а не по 7-й). Рух поїздів в Пущу-Водицю було відкрито 29 (16) грудня 1900 року. Зважаючи на дуже малий пасажиропотік, виконувався лише один рейс на день: о 9:30 від Петропавлівської площі до початку дачного селища, о 15:00 назад. Поїзд складався з паровоза й одного вагона. Вартість проїзду складала 5 копійок від Петропавлівської площі до дачі Кульженка (площа Шевченка), 10 копійок від дачі Кульженка до початку дачного селища, 15 копійок по всій лінії (або 27 копійок туди і назад). Проїзд з Подолу, з пересадкою на Петропавлівській площі, обходився пасажиру в 23 копійки²⁶.

Проте вже 18 (5) січня нового, 1901 року рух поїздів припинився. Причиною тому стали снігові замети. Правління Товариства КМЗ повідомило міську управу, що рух буде відновлено тільки в тому випадку, якщо місто очистить лінію від снігу за свій рахунок. Міська управа запропонувала Товариству провести очистку своїми засобами, але за рахунок міста. Це і було зроблено, і 30 (17) січня рух відновився, причому тепер стали робити два рейси на день: 9:45 і 14:00 від Петропавлівської площі, 11:00 і 16:00 від дач²⁷. Але незабаром, після сильного снігопаду в лютому, рух закрився більш ніж на місяць²⁸. Питання про очищення лінії від снігу було постійним предметом сперечань між Товариством і містом протягом декількох наступних років. Так, в листопаді 1902 року Товариство попросило міську управу "озаботиться принятием мер к очистке пути дачной линии", вказавши, що в іншому випадку рух по ній буде припинено. Управа відповіла, що підтримка лінії в робочому стані – обов'язок Товариства; останнє, в свою чергу, нагадало, що, згідно з угодою, зобов'язано підтримувати рух по лінії лише в літній період (з 1 квітня по 1 жовтня за старим стилем). Коли управа відмовилася провести очищення дороги від снігу, Товариство оголосило, що рух в Пущу-Водицю з 15 грудня 1902 по 1 квітня 1903 року припиняється²⁹. Це викликало протести городян, які на той час уже обжилися в дачному селищі і розраховували на трамвай як на надійний засіб сполучення. Намір закрити рух "близко касается интересов моих и еще десяти семейств поселившихся на постоянное жительство в Пуще-Водице", – заявив надвірний радник, колишній член міської управи Олександр Соколов правлінню Товариства, вказавши, що якщо рух дійсно буде закрито, то жителі будуть змушені пред'явити позов як до міста (про відновлення руху), так і до Товариства (про стягнення збитків). Кризу було швидко розв'язано: місто уповноважило Товариство очищати дачну лінію своїми засобами, але за рахунок міського управління; рух перервано не було³⁰. Наступної зими домовились так само – лінія очищалася за рахунок міста³¹; коли ж Товариство звернулося до міста з аналогічною пропозицією в листопаді 1904 року, була отримана відповідь: "Присутствие Городской Управы в настоящее время не находит оснований, чтобы отнести на городские средства могущие быть расходы по очистке дачного пути от заноса снегом в текущую зиму". Товариство одразу ж оголосило про майбутнє закриття руху по лінії – і міська управа знову "здалася", скасувавши своє попереднє рішення і асигнувавши кошти на очистку³². Роком пізніше на вже традиційний запит Товариства місто відразу ж відповіло згодою³³.

В наступні роки після відкриття лінії пасажиропотік по ній постійно збільшувався: зростала кількість дачників (до початку 1902 року з 600 ділянок було орендовано 479, з яких 239 забудовано³⁴). У серпні 1902 року під головуванням вже згаданого Олександра Соколова відбулося засідання комісії з вироблення статуту товариства сприяння благоустрою дачного селища "Пуща-Водиця". Проект статуту був майже ідентичний статуту товариства дачників в Святошині, що тоді вже існувало; відмінною особливістю нового товариства було те, що його членами могли бути особи іудейського віросповідання³⁵. Крім власне дачників, в селище тепер з'їжджалися на відпочинок міські жителі. Влітку 1902 року в Пущі-Водиці було влаштовано вокзал (так тоді називався замський павільйон для концертів, танцювальних вечорів і розважальних заходів) і парк в англійському стилі. І те й інше було сплачено не містом, а Товариством Київської міської залізниці, яке, звісно, розраховувало окупити витрати за рахунок

залучення нових пасажирів на дачну лінію. Додатковий дохід Товариству приносили концерти та вечори танців, які воно ж влаштовувало в парку, а також відкритий при вокзалі буфет³⁶. Отже, знову транспортний чинник позитивно вплинув на розвиток міської інфраструктури. З іншого боку, робота залізниці час від часу коректувалася з урахуванням інтересів пасажирів. У 1903 році група власників дач, які жили поблизу від 1-ї лінії, звернулася в управу з проханням ввести зупинку міської залізниці дороги у цієї лінії, мотивувавши це тим, що "мы поставлены в необходимость при поездках в город и обратно ходитъ пешком большое пространство, что крайне неудобно, в особенности во время ненастной погоды". Прохання було задоволено³⁷.

Пасажиропотік на дачній лінії, природно, характеризувався величезними сезонними коливаннями. Основна маса пасажирів їздила влітку, але завдяки вирішенню питання з очищенням лінії від снігу рух по ній не переривався і взимку, підтримуючись у мінімальному обсязі. Так, у грудні 1902 року виконувалося два оборотних рейси на день (з міста в 7:00 і о 18:00, з Пущі-Водиці – на годину пізніше); у січні 1903 року було додано третій рейс (з міста в 10:00), з березня того ж року відправлялося п'ять рейсів на день, а з 14 (1) квітня поїзди ходили раз на годину, з 7:00 до 22:00³⁸. По неділях, святкових днях, а також "в будние, когда в Парке играет музыка", виконувалося п'ять додаткових рейсів – отже, всього від кожної з кінцевих відбувалося 21 відправлення на день³⁹. На початку вересня того ж року, вказавши в листі до міської управи, що "движение пассажиров с 1-го сентября сократилось по дачной линии до ничтожных размеров и поезда ходят почти совершенно пустыми", Товариство скоротило рух до шести оборотних рейсів на день, в грудні – спочатку до трьох рейсів, але потім на прохання управи ввело четвертий⁴⁰.

Наступним важливим етапом історії дачної лінії стала її електрифікація. У Пущі-Водиці, на південь від рогу Гоголівської вулиці і 5-ї лінії, Товариством спеціально з цією метою була побудована електростанція⁴¹. Електричний рух було відкрито 14 (1) червня 1904 року. Замість паровозів, що ходили в Пущу-Водицю від Петропавлівської площі, електричні вагони стали здійснювати безпересадочні рейси з Подолу, від Олександрівської (Контрактової) площі. Вагони проходили весь шлях за 1 годину 15 хвилин. Інтервал руху зменшився від години до 40 хвилин; перший вагон відходив від Олександрівської площі в 7:00, останній – в 21:00⁴². Уже за місяць інтервал було зменшено до 30 хвилин⁴³, а в кінці липня було вирішено в святкові дні скоротити інтервал до 15 хвилин. Для цього, однак, не вистачало пропускної здатності одноколіїної лінії; необхідно було побудувати додатковий роз'їзд неподалік від кінцевої станції в селищі, що й було швидко зроблено⁴⁴.

Товариство Київської міської залізниці й надалі продовжувало відігравати активну роль не тільки в забезпеченні транспортного зв'язку дачного селища з містом, а і в облаштуванні самого селища. У 1904 році Товариство сприяння благоустрою дачного селища вступило в переговори з Товариством КМЗ про влаштування в селищі водолікувального закладу, а також про освітлення вулиць і дач⁴⁵, і в тому ж році в селищі було відкрито перші санаторії⁴⁶. У 1907 році до будівлі вокзалу Товариством КМЗ була прибудована більярдна⁴⁷. Розважальні заходи різного роду стали традицією. "Каждое воскресенье, ранним утром, в наш дачный поселок Пущу-Водицу приезжал из Киева трамвай № 19 с открытым прицепным вагоном, – пригадував кінорежисер Олексій Каплер ("Воспоминания о Вере Холодной"). – На скамьях прицепа сидели музыканты духового оркестра и играли марш... Поднимая тучи пыли, мальчишки бежали вслед за трамваем, наперерез ему, и на ходу вскакивали на подножки, которые тянулись вдоль всего прицепного вагона. <...> Так начиналось в Пуще-Водице каждое воскресенье". Та й сама поїздка на трамваї через ліс, на великій швидкості, правила за своєїрідний атракціон. Написаний на початку 1910-х років вірш поета-сатирика Саші Чорного "Пуща-Водица" починався рядками: "Наш трамвай летел, как кот, // Напоенный жидкой лавой..."

Час від часу діяльність Товариства викликала незручності для жителів селища; того ж 1907 року помічник лісничого повідомляв в рапорті на ім'я лісничого, що Товариство ставить площадку з баком нафти для електричної станції на під'їзній колії безпосередньо на Гоголівській вулиці; "бак этот издает зловоние и кроме того служит соблазном для детей, которые, карабкаясь на площадку, пачкают платье". Після отримання відповідного запиту від міської управи, Товариство негайно переставило цистерну з нафтою на запасний шлях біля електростанції⁴⁸.

Тим часом попит на пасажироперевезення в Пущу-Водицю продовжував невпинно зростати. У квітні 1906 року, повідомляв газетний репортер, "в воскресенье, масса публики, прибывшей на Петро-Павловскую площадь, не могла в течение нескольких часов ожидания доехать до городского дачного поселка в Пуще-Водице, несмотря на то, что вагоны в этом направлении отправлялись не только совершенно переполненными, но с пассажирами даже на обоих наружных ступеньках"⁴⁹. На порядку денному стояло питання про прокладання другої колії. Місто пообіцяло це дачникам невдовзі після електрифікації лінії; роботи були розпочаті Товариством навесні 1906 року⁵⁰, проте незабаром загальмувалися. Оскільки збільшення пасажиропотоку означало збільшення прибутку Товариства, містом були поставлені додаткові умови, виконати які Товариство після переговорів відмовилося, і влітку 1907 року стало знімати вже укладені рейки (!). Гласні міської думи вказали на недалекоглядність позиції міста. "Положение, созданное думой, является, – заявил I.M.Новиков, – актом быстрого обесценивания городского дачного поселка, развитие которого зависит исключительно от удобств путей сообщения. Падение значения поселка особенно замечается в текущем году и объясняется тем, что публика перестала уже верить, что в дачный поселок будут проложены вторые пути <...>. При таком положении дачи будут обесцениваться больше и городская касса потеряет доходную арендную статью"⁵¹. Отже, в черговий раз становище самого селища опинилося в прямій залежності від ситуації з транспортом.

Прокладка других колій відновилася лише влітку 1908⁵² і була закінчена до весни 1909 року⁵³. Із закінченням цих робіт лінія набула завершеного вигляду, в якому, з точністю до змін траси на Подолі й Пріорці, існує й сьогодні, через більш ніж сто років (трамвайний маршрут № 12.) У липні 1911 року спеціальна комісія проводила огляд лінії з метою встановлення, чи вона знаходиться у справному стані. Комісія проїхала по всьому маршруту в спеціальному вагоні, який на лісовій ділянці траси розігнався до 45 верст на годину (48 км/год) і при цьому йшов плавно і без поштовхів. Було зроблено висновок про цілком справний стан лінії⁵⁴. Однак навесні 1913 року Товариство сприяння благоустрою дачного селища "Пуща-Водиця" звернулося до міського голови з клопотанням про утворення комісії з розробки розкладу руху трамвая по дачній лінії "в смысле более скорого и беспересадочного пассажирского сообщения. <...> Дачный поселок "Пуща-Водица", – стверджувалося в заяві, – имеющий полную возможность быстро развиваться и приносит крупный доход в гор. кассу, начал падать в своем развитии, вследствие того, что в минувшем году вагоны трамвая по дачной линии курсировали крайне медленно. Половина дач в "Пуще" в прошлом сезоне оказалась незанятой, почему владельцы их понесли крупные потери и в настоящее время большинство дач продается за бесценок. Урегулированием трамвайного сообщения удастся, быть может, остановить дальнейшее падение дачного поселка"⁵⁵.

На той час існувало два маршрути в Пущу-Водицю: № 19, від Олександрівської площі, і № 20, від міської думи через Лук'янівсько-Кирилівську лінію. За літнім розкладом 1914 року, інтервал їхнього руху становив, відповідно, 20 і 30 хвилин⁵⁶. Проте після серпня того року справи в трамвайному господарстві, як і в економіці в цілому, стали практично безперервно погіршуватися. У серпні 1916 року газетний репортер зазначав, що "вагоны <...> уходят чуть ли не через час. Скорость движения также сокращена. Вагоны ходят перегруженные; свободного места приходится ждать целыми часами"⁵⁷. Переповнення вагонів 20-го маршруту було особливо небезпечно, оскільки цей маршрут проходив по "швейцарській дорозі" – крутому відрізку Лук'янівсько-Кирилівської лінії, в районі нинішнього Подільського узвозу. Зважаючи на це, пасажири іноді добровільно відмовлялися сідати у вагон, навіть коли поміститися в ньому ще було фізично можливо⁵⁸. До нас дійшли відомості про катастрофу на дачній лінії, що сталася, однак, не на крутому спуску, а в лісі, неподалік від дачі Кульженка. Пізно ввечері внаслідок несправності вагон, що йшов по трасі, зупинився, і в ньому згасло світло. Вагоновод наступного вагону, переповненого пасажирами, занадто пізно помітив перед собою темний вагон і не встиг уникнути зіткнення. На щастя, обійшлося без жертв⁵⁹.

У наступні роки, з поглибленням кризи, дачна трамвайна лінія як єдиний доступний засіб сполучення з Пущею-Водицею, населення якої на той час багаторазово зросло, отримала свого роду привілейований статус. Коли рух за браком палива для електростанцій та справного рухомого складу скорочувався або завмирав зовсім, маршрути по Хрещатику і в Пущу-Водицю

"здавалися" останніми. У вересні 1918 року через дефіцит пального було зупинено трамвайні електростанції в місті, а всі запаси палива відправлено на пушчеводицьку електростанцію, "работу которой надо было всячески поддерживать в виду безысходности положения, в котором очутилось бы 20-тысячное население Пущи-Водицы, будучи отрезанным от города"⁶⁰. Але через деякий час зупинилася й вона. В один із днів жовтня 1919 року міська електростанція (від якої, замість своїх станцій, тоді живився трамвай) струму не дала, і вагони на лінію не вийшли – але вдалося, скориставшись струмом пушчеводицької станції, випустити на дачну лінію три двовагонні поїзди⁶¹.

Будучи єдиною сполучною ланкою, лінія використовувалася не тільки для пасажирських перевезень і регулярного вантажного руху. У 1919 році з Пущі-Водиці щодня вивозилося близько двохсот відер молока. Молочниці з величезними бідонами захарачували вагони, створювали незручності іншим пасажирам – і часто відмовлялися платити за багаж. Було знайдено рішення: щоранку з дачного селища пускали вантажний молочний вагон, причому його пасажирки оплачували провезення свого багажу заздалегідь, за десять днів⁶². У тому ж 1919 році пушчеводицькі трамваї використовувалися для передачі пошти між ділянками будівництва лісовозних гілок і містом: одну поштову скриньку поставили на Царській (Європейській) площі, іншу – на лісовій просіці в Пущі, й зобов'язали кондукторів трамвая перевозити кореспонденцію⁶³.

Ще однією проблемою стало подорожчання проїзду в трамваї. Тариф на дачній лінії завжди був вище за міський, а інфляція воєнно-революційного часу відчутно вдарила по кишені небагатих, у більшості своїй, жителів передмість. У листопаді 1918 року жителі Пріорки звернулися в міську думу із заявою, в якому просили звернути увагу на своє "ненормально тяжелое положение <...>, вызванное непосильно высоким повышением трамвайного тарифа", і просили про зниження тарифу для себе. Дирекція трамвая відмовила їм у проханні, роз'яснивши, що тариф однаковий для всіх⁶⁴. Разом із тим, було зроблено послаблення учням Лісової гімназії в Пущі-Водиці, для яких у лютому 1919 року було розроблено особливі правила: учні могли користуватися пільговим тарифом, але тільки оплачуючи проїзд за допомогою заздалегідь придбаних купонних книжок і при наявності посвідчення з фотографією⁶⁵. У той самий час, дирекція трамвая розпорядилася виготовити спеціальні вивіски білого кольору, на яких чорними літерами написати "Дачный", і закріпити їх на вагонах пушчеводицької лінії – "т.к. публика не всегда знает, что садится в вагон Дачной линии и вступает в пререкания о тарифе"⁶⁶. Було зроблено спеціальне розпорядження стосовно трамвайних службовців – володарів посвідчень на безкоштовний проїзд: роз'яснювалося, що правом безкоштовного проїзду по маршрутах № 19 і 20 користуються лише ті, в чиїх посвідченнях є відмітка "Проїзд по дачних лініях дозволено", інші посвідчення на цих маршрутах не дійсні⁶⁷. Подвійний тариф на проїзд в Пущу-Водицю залишився навіть після ліквідації системи тарифних дільниць в 1931 році; плата за проїзд по цій лінії була зрівняна з загальноміською лише в 1948 році⁶⁸.

У 1921 році пасажирського трамвайного руху в місті практично не було – за браком справних вагонів. Однак в один з вересневих днів адміністрація трамваю – так, принаймні, стверджувала анонімна "група робітників" – влаштувала пікнік на приватній квартирі, після чого, споживши неабияку кількість самогону, вирішила продовжити святкування на лоні природи. З цією метою нібито був узятий службовий трамвайний вагон (один з дуже небагатьох справних), на якому весела компанія і прокотилася в Пущу-Водицю. Опублікована замітка про це в газеті загрожувала великими неприємностями начальству. Керуючий комунальним трамваем у відповіді вказав, що поїздка, мовляв, носила виключно технічний характер, за участю лише завідувачів службами і ще двох-трьох осіб. Більш того, повідомляв керуючий, службовий вагон управління тепер зроблено робочим вагоном, а ним, керуючим, віддано наказ по можливості брати у службові вагони пасажирів, йдучи таким чином назустріч населенню⁶⁹. Важко тепер сказати, яка зі сторін була ближче до істини.

У наступні роки ситуація на пушчеводицькій лінії поліпшувалася по мірі відродження трамвайного господарства міста. Навесні 1926 року за маршрутом Поділ – Пуща-Водиця ходило 4 вагони, що давало інтервал в 45 хвилин; влітку випуск було збільшено до 6 вагонів по будніх днях і 8 по вихідних⁷⁰. Хоч управління трамвая більше не мало відношення до розвитку самого селища, як це було до революції, – статус Пущі-Водиці як зони відпочинку був збережений і

підтримувався. Тому тривала й практика призначення додаткових рейсів у вихідні дні⁷¹. Разом з тим, 25 грудня 1925 року на дачній лінії замість чотирьох вагонів ходило два, а 25 грудня 1926 – руху по ній не було зовсім. Тоді вже не можна було офіційно оголошувати, що цей день – Різдво, але фактично його ще відзначали, причому саме за григоріанським календарем⁷².

Ще й у середині 1930-х років на регулярність і швидкість руху негативно впливали проблеми того ж характеру, що й раніше. Лінія погано забезпечувалася електроенергією⁷³; на диспетчерській станції в Пущі-Водиці не було телефону – тому у разі аварії повідомити про неї диспетчеру можна було лише за допомогою записки (!)⁷⁴. Трамваї продовжували ходити переповненими; при цьому на пушчеводицькій маршрут випускали вагони, в яких не було передбачено вентиляції, і влітку вони перетворювалися на справжню "лазню"⁷⁵. Восени 1935 року, в порядку поліпшення ситуації з переповненням вагонів, на 12-й маршрут випустили тривагонні поїзди⁷⁶.

Трамваї ходили в Пущу-Водицю й під час німецької окупації 1941 – 1943 років. Пасажирський рух було відновлено через місяць після зайняття міста німецькими військами, 18 жовтня 1941 року, а рух по пушчеводицькій лінії – 12 грудня того ж року. Наступні півтора року пасажирський рух то припинявся, то знову відкривався; пріоритет віддавався вантажному руху, а, оскільки йти пішки від міста до Пущі-Водиці було занадто далеко, на цій лінії процвітали "приватні перевезення": вагоноводи вантажних трамваїв підвозили пасажирів за гроші (хоча це було категорично заборонено). Наприкінці літа 1943 року було офіційно дозволено проїзд цивільних осіб в трамвайних поїздах, які перевозили лісоматеріали для німецької будівельної організації⁷⁷.

Для повноти перерахуємо маршрути, що ходили пушчеводицькою лінією в різні часи. Маршрут № 20 від міської думи, закритий, імовірно, 1918 або 1919 року (восени 1919 року на Лук'янівсько-Кирилівській лінії залишалася в робочому стані лише одна колія з двох⁷⁸), більше не поновлювався. Маршрут від Контрактової площі отримав номер, під яким ми знаємо його і сьогодні, з 1 січня 1927 року, як результат усунення пробілів у нумерації: номери маршрутів, що їх не було відновлено після революції та громадянської війни, віддали існуючим маршрутам, і таким чином 19-й маршрут став 12-м⁷⁹. Його вкорочений варіант, під старим номером 19, у 1930-х роках ходив від Контрактової площі до 5-ї лінії Пущі-Водиці, а після війни й по нинішній час – до площі Шевченка. На початку 1950-х років недовгий час знову існував маршрут Контрактова площа – 5-а лінія, що працював у вихідні дні, під номером 22⁸⁰. У вересні 1954 року було відкрито найдовший в Києві трамвайний маршрут, протяжністю майже 25 кілометрів: Вокзал – Пуща-Водиця. Будучи "сумою" двох існуючих маршрутів: № 13 Вокзал – Контрактова площа і № 12 Контрактова площа – Пуща-Водиця, можливо, саме тому він отримав номер 25⁸¹. Цей маршрут ніколи не користувався помітною популярністю, і в кінцевому підсумку на ньому залишився один вагон, що ходив, відповідно, з інтервалом близько трьох годин (!); маршрут було закрито 1983 року. Нарешті, в липні 1997 року з'явився маршрут № 7, що зв'язав Пущу-Водицю з площею Шевченка й існує по сьогоднішній день⁸².

У післявоєнний період пушчеводицький трамвай втратив своє монопольне становище. Було проведено автобусний маршрут № 30 Нивки – Пуща-Водиця (який, втім, дійшов тільки до середини селища); крім нього, конкуренцію трамваю складають, природно, приватні автомобілі, а в останні роки – й маршрутні таксі. У ХХІ столітті трамвай більш не сприймається як невід'ємна частина Пущі-Водиці. Наприкінці 2004 року було навіть озвучено план ліквідації трамвайної лінії на території селища, з такою мотивацією: "шумный трамвай не только омрачает отдых дачников-огородников этого курортного массива, но и затрудняет движение транспорта по Пуще"⁸³. (Яким чином трамвай на відокремленому полотні може ускладнювати рух транспорту, який, до того ж, там ніколи не був і не є інтенсивним – зрозуміти важко.) Лінію пропонувалося обрізати перед самим в'їздом до Пущі-Водиці, що зробило б її дуже незручною для жителів (втратилося б безпересадкове сполучення) і, досить імовірно, за деякий час дозволило б поставити питання про ліквідацію так само й лісової ділянки лінії "через відсутність попиту": подібна технологія поетапного знищення популярних трамвайних ліній була відпрацьована тодішньою міською владою, що не приховувала своєї антитрамвайної позиції. На щастя для городян, цього не сталося. Унікальна трамвайна лінія в Пущу-Водицю й сьогодні є не тільки частиною транспортної системи, а й свого роду "візитною карткою" міста.

Отже, історія пущеводицької трамвайної лінії в Києві являє собою приклад тісної ув'язки транспортного планування з міським. З'явившись як невід'ємна частина дачного селища Пуща-Водиця під Києвом, ця лінія довгий час залишалася єдиним засобом сполучення селища з містом; розвиток самого селища був тісно пов'язаний з розвитком трамвайного сполучення, а частину інфраструктури селища було створено Товариством Київської міської залізниці в інтересах отримання додаткового доходу від перевезення пасажирів. Згодом, унікальне значення цієї трамвайної лінії сприяло продовженню її експлуатації навіть у кризові часи; з тієї ж причини вона є найстарішою київською трамвайною лінією, що збереглася донині (та однією з небагатьох, що залишилися на правому березі Дніпра).

Автор висловлює щиру подяку Костю Козлову за допомогу і корисні дискусії.

¹ Державний архів Київської області (далі – ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162 зв.

² Киевлянин. – 25 октября 1891.

³ Там само. – 29 июля, 10, 14 августа 1893.

⁴ Там само. – 1 января 1894.

⁵ Там само. – 5, 23 ноября 1893.

⁶ Там само. – 27 апреля 1894.

⁷ Там само. – 14 мая 1894.

⁸ Там само. – 31 мая 1894.

⁹ Там само. – 3, 12, 14 июня 1894.

¹⁰ Там само. – 25 июня, 7 июля 1894.

¹¹ Там само. – 14, 29 июля 1894.

¹² Там само. – 10 сентября 1894.

¹³ Там само. – 11 марта 1895.

¹⁴ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 206. – Арк. 333.

¹⁵ Там само. – Арк. 332.

¹⁶ Киевлянин. – 21 декабря 1896.

¹⁷ ДАКО. – Ф. 9. – Оп. 2. – Спр. 206. – Арк. 336.

¹⁸ Там само. – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45. – Арк. 162б зв.

¹⁹ Киевлянин. – 17 мая 1897.

²⁰ Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – С. 26.

²¹ Киевлянин. – 23 октября 1898.

²² Там само. – 13, 14 октября 1899.

²³ Там само. – 5, 7, 10 октября 1899.

²⁴ Там само. – 30 апреля 1900.

²⁵ Там само. – 3 сентября 1900.

²⁶ Там само. – 16 декабря 1900, 28 сентября 1903; Киевская газета. – 23 апреля 1901.

²⁷ Киевская газета. – 6, 13, 18 января 1901.

²⁸ Киевлянин. – 3 февраля 1901; Киевская газета. – 8 марта 1901.

²⁹ Державний архів міста Києва (далі – ДАК). – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1562. – Арк. 31–35; Киевлянин. – 13 декабря 1902.

³⁰ Там само. – Арк. 36, 39; Киевлянин. – 14 декабря 1902.

³¹ Там само. – Арк. 86.

³² Там само. – Арк. 133 – 136.

³³ Там само. – Арк. 174.

³⁴ Киевская газета. – 27 февраля 1902.

³⁵ Киевлянин. – 13 августа 1902.

³⁶ Там само. – 25 июля 1902.

³⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1562. – Арк. 72, 76 зв, 77.

- ³⁸ Там само. – Арк. 43, 49, 52, 55.
- ³⁹ Там само. – Арк. 66.
- ⁴⁰ Там само. – Арк. 81, 83, 91, 92; Киевлянин. – 11 декабря 1903.
- ⁴¹ Там само. – Арк. 190 – 191.
- ⁴² Киевлянин. – 2, 8 июня 1904.
- ⁴³ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1562. – Арк. 111 –113.
- ⁴⁴ Там само. – Арк. 114, 116; Киевлянин. – 27 июля 1904.
- ⁴⁵ Киевлянин. – 21 июля, 14 августа 1904.
- ⁴⁶ Киев: Энциклопедический справочник. 2-е изд. – К., 1985. – С. 516.
- ⁴⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 1562. – Арк. 194.
- ⁴⁸ Там само. – Арк. 198 – 200.
- ⁴⁹ Киевлянин. – 18 апреля 1906.
- ⁵⁰ Там само. – 6 января, 15 апреля 1906.
- ⁵¹ Там само. – 23 июня 1907.
- ⁵² Там само. – 5 июля 1908.
- ⁵³ Там само. – 8 апреля 1909.
- ⁵⁴ Там само. – 15 июля 1911.
- ⁵⁵ Киевская мысль. – 8 марта 1913.
- ⁵⁶ Там само. – 20 апреля 1914.
- ⁵⁷ Там само. – 9 августа 1916.
- ⁵⁸ Южная газета. – 21 июня 1917.
- ⁵⁹ Киевлянин. – 1 августа 1917.
- ⁶⁰ Голос Киева. – 29 (16) сентября 1918.
- ⁶¹ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 39. – Арк. 527.
- ⁶² Там само. – Арк. 47, 114.
- ⁶³ Там само. – Арк. 368.
- ⁶⁴ Там само. – Арк. 46 – 47.
- ⁶⁵ Там само. – Арк. 82.
- ⁶⁶ Там само. – Арк. 119.
- ⁶⁷ Там само. – Арк. 311.
- ⁶⁸ Машкевич С. Трамвайные копейки. – К., 2004. – С. 24, 28.
- ⁶⁹ Пролетарская правда. – 18, 30 сентября 1921.
- ⁷⁰ Пролетарська правда. – 23 травня 1926.
- ⁷¹ Більшовик. – 10 червня 1937; Пролетарська правда. – 14 квітня 1939.
- ⁷² Киевский пролетарий. – 25 декабря 1925; Пролетарська правда. – 24 грудня 1926.
- ⁷³ Більшовик. – 19 березня 1936.
- ⁷⁴ Там само. – 2 січня 1935.
- ⁷⁵ Там само. – 3 липня 1935.
- ⁷⁶ Там само. – 15 вересня 1935.
- ⁷⁷ Машкевич С. Громадський транспорт Києва за часів німецької окупації (1941–1943) // Етнічна історія народів Європи. – Вип. 33. – С. 127 – 135.
- ⁷⁸ ДАК. – Ф. 209. – Оп. 1. – Спр. 39. – Арк. 496.
- ⁷⁹ Пролетарська правда. – 23 грудня 1926.
- ⁸⁰ Київська правда. – 25 травня 1951.
- ⁸¹ Вечірній Київ. – 11 вересня 1954.
- ⁸² База данных "История киевского транспорта", <http://www.mashke.org/kievtram/history>
- ⁸³ Деловая столица. – 15 ноября 2004.

Статья посвящена истории трамвайной линии Киев – Пуща-Водица как части истории дачного поселка Пуща-Водица под Киевом. Показано, что, вплоть до середины прошлого века, развитие трамвайного сообщения и развитие самого поселка были тесно взаимосвязаны и, таким образом, должны рассматриваться в едином контексте.

Ключевые слова: транспорт, трамвай, Киев, Пуща-Водица, планирование

This article deals with the history of the tram line from Kyiv to Pushcha-Voditsa as a constituent of the history of the suburban "dacha" settlement of Pushcha-Voditsa near Kiev. It is demonstrated that, up until mid-XX century, the tram line and the settlement itself were closely connected in their development; therefore, these two subjects should be treated in a unified context.

Keywords: public transportation, tram, Kiev, Pushcha-Voditsa, planning.