

**Виталий  
КОВАЛИНСКИЙ**

**120 лет тому назад —  
1 (13) июня 1892 г. —  
по киевским улицам,  
впервые в Российской  
империи, пошел элект-  
рический трамвай.**

Этим событием завершилась многолетняя цепь предложений, обсуждений, переговоров с предпринимателями, подсчетов будущих доходов и всего того, что предшествует осуществлению крупного технического проекта.

**1869 г.** В городскую управу поступили первые проекты строительства конной железной дороги.

**1886 г., январь.** Предпринимателей, участвовавших в конкурсе на строительство конки, собрали для окончательных переговоров. Представители Брянского рельсопрокатного завода заявили, что для них будет убыточно одновременно заниматься всей за-проектированной сетью. Они предложили проложить рельсы сначала в центре города, а потом уже на окраинах.

**1886 г., март.** Инженер-генерал-майор А. Е. Струве, уже построивший в Киеве водопровод и железнодорожный мост через Днепр, предложил свой вариант конки: сеть городской железной дороги общей протяженностью 26,2 км должна состоять из 13 участков, и на самых крутых из них будет механическая тяга.

**1886 г., 29 сентября.** На экстренном заседании городской думы большинством в 33 голоса против трех принят к исполнению проект Аманда Струве.

**1890 г., 21 декабря.** Утвержден устав «Общества Киевской Городской Железной Дороги» с основным капиталом 1 млн. руб., образуемым выпуском 4000 акций по 250 руб.

**1891 г., 18 июля.** В 8 часов вечера по ул. Большой Васильковской (Красноармейская) прошел до Крещатики первый пробный вагон конки «с бесплатной публикой». Он имел поперечные скамейки и по бокам был открытым (на случай дождя имелись занавески). Появление пассажирского вагона «привлекло многочисленную публику на улицы, а дети целой толпой бежали впергонку с лошадьми».

**1891 г., 16 августа.** Городская дума удовлетворила ходатайство Струве относительно прокладки рельсового пути на Александровском (Владимирском) спуске.

**1892 г., 7 февраля.** Поздно вечером проведена первая проба парового трамвая. Поезд, составленный из небольшого городского локомотива и трех пассажирских вагонов, прошел по линии конно-железнодорожной от Демиевки до Царской (Европейской) пл.

**1892 г., 9 февраля.** В Киеве уже получили часть машин для электрического трамвая, сооружаемого на Александровском спуске. Предполагалось, что в марте начнется движение до Александровской (Контрактовой) пл.

**1892 г., 1 июня.** Объявление: «Правление Киевской городской железной дороги имеет честь довести до сведения публики, что с 1 июня открывается движение пассажирских вагонов по электрическому участку от Царской

# Хроника киевского трамвая



Трамвай на Лукьяновке. 1900-е



Паровой трамвай на Царской площади. 1892



Александровский спуск. 1892



Трамвай №18 на ул. Банковой. 1941

площади на Крещатику до Александровской площади на Подоле. Первый электрический вагон отходит со ст. Александровская площадь в 7 час. 30 мин. утра, с Царской площади в 7 час. 45 мин. утра; последний электрический вагон отходит со ст. Александровская площадь в 9 час. 40 мин. вечера, с Царской площади в 9 час. 50 мин. вечера. Движение вагонов в обе стороны через каждые 16 минут». Также объявлено о начале движения от Александровской пл. до Троицкой на Куреневке.

**1892, 7 июня.** Газета «Киевлянин» сообщила, что содержатель Труханова острова А. Гинтовт подал в городскую думу заявление, что электрическая железная дорога, огражденная забором, закрыла для публики проход с Александровского спуска на пристань. Из-за этого стало невозможно «кратчайшим путем, по лестнице, ведущей к памятнику Магдебургскому праву, пройти к месту отправления парохода на гулянье, что отразилось на делах Труханова острова». Гинтовт просил «по возможности скорее устранить это недоразумение».

**1892, 13 августа.** Открылась Межигорская линия дороги. Началось движение от Бессарабки по Круглоуниверситетской, через Банковую и Садовую ул. на Александровскую (М. Грушевского), а затем у здания 5-й гимназии (Нацио-

**1892, 1 июля.** Началось движение по линии железной дороги, что пролегла от Думской пл. (май-дан Незалежности) по ул. Мало-Житомирской, Большой Житомирской и Львовской (Артема) до Лукьяновского рынка.

**1892, август.** Открылся новый участок от Крещатики по ул. Фундуклеевской (Б. Хмельницкого) и далее по Пироговской (Пирогова), Бибиковскому (Т. Шевченко) бульвару и Безаковской (Коминтерна, С. Петлюры) улицы.

**1895, 1 ноября.** Вагоны железной дороги пошли по Михайловской улице.

**1899 г., 28 июня.** Началась прокладка рельсов от Бессарабской пл. по левой стороне Бибиковского бульв. (до памятника графу Бобринскому (теперь здесь памятник Щорсу), а затем по левой обочине Брест-Литовского шоссе (просп. Победы) до Политехнического института.

**1904 г., 4 августа.** Открылась Межигорская линия дороги.

**1905 г., 13 августа.** Началось движение от Бессарабки по Круглоуниверситетской, через Банковую и Садовую ул. на Александровскую (М. Грушевского), а затем у здания 5-й гимназии (Нацио-

нальный транспортный университет) поворот на Суворовскую (Суворова) ул.

**1908 г., 12 ноября.** Комиссия городской думы признала необходимой прокладку четырех новых линий: 1) от угла Фундуклеевской и Пироговской ул. по Фундуклеевской и Гоголевской до Вознесенской церкви на Львовской ул.; 2) от Политехнического института до Глубочичского шоссе; 3) от церкви св. Феодора (ул. Багговутовская) до гавани по Юрковской ул.; 4) от Бессарабки до Московской ул. по Собачьей тропе (ул. Мечникова) и Рыбальской ул.

**1909 г., 22 сентября.** Правление университета св. Владимира обратилось в городскую управу с ходатайством о прекращении открытого 17 июня движения вагонов железной дороги по Караваевской (Л. Толстого) ул., т. к. «сотрясение почвы, производимое движением вагонов, делает невозможным производство точных взвешиваний на чувствительных химических весах, а в обсерватории совершенно искажает показания самопишущих приборов и, кроме того, поднимаемая при движении вагонов пыль настолько вредно влияет на показания при-

боров, помещающихся на открытой площадке обсерватории, что многими из них невозможно пользоваться».

**1910 г., февраль.** Открылась Зверинецкая линия от товарной станции, размещавшейся в районе пл. Леся Украинки, до Свято-Троицкого монастыря.

**1912 г.** Киевская электрическая железная дорога состоит из 21 маршрутной линии, а они — из 44 тарифных участков.

**1923 г.** 13 ноября «состоялся большой праздник Киевского пролетариата — открытие трамвайной линии на Соломенку. Эту линию № 8 построили за 5 месяцев, она будет соединять Красноармейскую ул. с 4-й Артшколой (за Соломенкой)».

**1932 г.** Из газет: «В 1932 г. все недостатки в работе трамвая надо исправить. По контрольным цифрам 1832 г. количество перевозок увеличивается до 300 на 1 жителя за год против 242 в прошлом году. Для этого на рельсах должны курсировать в среднем ежедневно 183 моторных вагона и 81 прицепной».

**1937 г., 2 апреля.** Вагоны маршрута № 18 курсировали от школы им. С. С. Каменева (лицей им. И. Богуна) до вокзала, а теперь они будут ходить до Бессарабки. От Бессарабки до вокзала будет ходить новый маршрут № 22.

**1942 г., 29 апреля.** Газета «Нове українське слово» пишет, что «из-за недостаточного количества электроэнергии в Киеве функционирует ограниченное количество трамвайных вагонов для перевозки грузов и для специальных перевозок. Для этого выделено 30 моторных и 37 прицепных вагонов, 16 пассажирских вагонов перевозят рабочих на места работы. Утром отправляется по два вагона с Бессарабки к железнодорожному мастерским (бывш. «Большевик»), кинофабрике и хут. Грушки, с Галицкой площади на Печерск, с Софийской площади на Соломенку, с Подола к Владимирскому базару и к Лыбеди. После работы вагоны эти привозят рабочих в город».

**1942 г., 1 июня.** Возобновлено пассажирское движение трамвая по основным маршрутам: Софийская пл. — Лыбедь, Подол — Печерск, Софийская пл. — Кабель-

ный завод, Бессарабка — хутор Грушки, Подол — Галицкая пл. — Лыбедь, Подол — Пуща-Водица. Передняя площадка отводится исключительно для военных.

**1950 г., март.** Киевский горисполком утвердил проект кольцевой линии в 7,5 км, которая свяжет Подол с Печерским районом. Она пройдет от Почтовой пл. по Старонаводничьей ул. до Московской. Оттуда трамвай будет идти по улице Кирова (М. Грушевского) на Подол.

**1951 г., 13 января.** Началось движение трамвая на новом маршруте № 29 от Дома офицеров до Театра юного зрителя (Хоральная синагога на ул. Ш. Руставели). Рельсы проложены по ул. Бассейной, Мечникова, Кловский спуск, Октябрьской Революции (Институтская), Кирова.

**1951 г., 19 мая.** Открылся новый маршрут № 30 «Суворовское училище — Театр юного зрителя». Он пролегал по ул. Московской, Суворова, Январского восстания (И. Мазепы), Кирова, Крепостному пер., Бессарабке.

**1962 г., 14 июня.** Общая длина трамвайной линии в Киеве составляет 235 км, по ней курсируют 400 вагонов 27 маршрутов.

**1972 г., август.** Открылся новый трамвайный маршрут № 6, связавший Автогенный завод на Отрядном со Львовской пл., где на ул. Воробьинского расположен крупнейший в Киеве и всегда многолюдный Центральный рынок. В отличие от маршрута № 15, который курсирует между теми же конечными остановками, линия № 6 пролегает не по ул. Пархоменко, а по Брест-Литовскому просп.

**1977 г., октябрь.** На маршруте № 3 появились 12 трамвайных поездов, сформированных из новых вагонов чехословацкого производства.

**1987 г., 15 декабря.** Прекращено движение маршрута № 8 «Ул. Волгоградская — Университет».

**1996 г.** Маршрут № 2 от вокзала до Сенного (Центрального) рынка отменен.

**2001 г.** Снято движение трамвая по ул. Саксаганского.

**2004 г., июнь.** По мосту им. Патона вместо трамвая пущен троллейбус. Но это «новшество» имело обратное действие — количество пробок-заторов увеличилось.

Інформація: [www.gobest.com.ua](http://www.gobest.com.ua)

## Фільтри ЕКО 2000

та комплектуючі

**3 рівні доочищення води:**

1. Керамічний окладив
2. Вугільний сорбент оброблений мікропіном срібла
3. Магніт.

Телефон: 292-95-30; 292-95-32

Київ, вул.Тарасівського, 4 (ст.м. "Дарниця")

Між.вул. Радомисльська, вул.Полтавська