

КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ ТА ЙОГО ПАСАЖИРИ В УМОВАХ НІМЕЦЬКОЇ ОКУПАЦІЇ

Розглядається робота трамвая в Києві при німецькому окупаційному режимі 1941–1943 років, у двох аспектах: як засобу пересування і як елемента повсякденного життя його пасажирів. Показано, що, в порівнянні з мирним часом, трамвай працював набагато менш надійно, а окупаційні реалії призводили до загострення існуючих і появи нових конфліктів, в які були втягнуті пасажирів трамвая.

Ключові слова: Київ, трамвай, Друга світова війна, німецька окупація.

У повсякденному житті населення великого міста громадський транспорт відіграє важливу роль, забезпечуючи переміщення жителів містом зі всілякими цілями. В екстремальних умовах, до яких, природно, відносяться війна та окупація, робота транспорту, як правило, серйозно порушується, що помітно впливає на життя городян.

Транспортний аспект повсякденного життя Києва під час німецької окупації 1941–1943 років досі не був предметом спеціального розгляду. За винятком збереженого в Державному архіві Київської області фонду трамвайно-тролейбусного управління (ДАКО, ф. Р-4200), згадки про трамвай — практично єдиний вид міського транспорту, який працював у Києві в ті роки — як правило, побіжні й розкидані по документах, мемуарах, щоденниках, де вони зустрічаються в контексті інших повсякденних проблем киян. Мета цього дослідження — звести воедино інформацію, що дійшла до нас, і проаналізувати роботу київського трамвая як складову частину життя міста в період окупації. Тут варто виділити як мінімум два аспекти: по-перше, трамвай як засіб пересування, по-друге, трамвай як місце скупчення людей, що породжує різного роду тертя і конфлікти, які в екстремальних умовах, взагалі кажучи, мають тенденцію до загострення.

До літа 1941 р. київський громадський транспорт був представлений трамваем, тролейбусом, автобусом і фунікулером. Робота транспорту припинилася 18 вересня, напередодні відступу Радянської армії з Києва. Тролейбусний і автобусний рух у період окупації не відновлювався; отже, єдиним видом громадського транспорту в місті (не враховуючи фунікулера, який працював, але відігравав незначну роль) був трамвай.

Заходи з відновлення трамвайного підприємства офіційно почалися 22 вересня, на четвертий день по зайнятті Києва німецькою армією. 28 вересня було відновлено діяльність трамвайно-тролейбусного управління, керівництво якого було призначено того ж дня. Керівником управління був призначений Ю. Голушко, якого згодом змінив «фольксдойче» Л. Грауерт¹.

Технічна можливість відкрити пасажирський рух на центральних маршрутах з'явилася вже на початку жовтня, але проблемою був дефіцит електроенергії². Рух розпочався рівно через місяць після припинення, 18 жовтня 1941 р.³ Першого дня на 6 маршрутів (1, 3, 4, 11, 13, 16) вийшло 40 моторних і 14 причіпних вагонів, які перевезли 43,5 тисячі пасажирів. Надалі, зі збільшенням поставок палива і відповідно виробництва електроенергії, кількість вагонів на існуючих маршрутах зростала, і відкривалися нові лінії. До середини листопада середній денний пасажиропотік на всіх лініях виріс до 104 тис.⁴ (Для порівняння, з січня по червень того ж таки 1941 р. трамвай перевозив 750–800 тис. пасажирів на день, з 22 червня по 18 вересня — в середньому близько 400 тис.⁵) Таким чином, трамвай на той момент відіграв помітну роль у житті міста: приблизно кожен четвертий киянин щодня користувався його послугами (населення міста на квітень 1942 р. становило близько 352 тис.⁶, у жовтні 1941 р. воно було більше). На що ж міг розраховувати потенційний пасажир трамвая?

Зі свідчень очевидців чітко впливає (абсолютно недивний) висновок про те, що трамвай працював далеко не ідеально. Кияни згадували, що вагони курсували рідко; тож на невеликі відстані, як правило, швидше було ходити пішки⁷. Але інколи навіть дістатися центру з околиць бувало легше на своїх двох. На другий рік окупації, у лютому 1943 р., майбутній дитячий письменник Володимир Виговський записав у щоденнику: «Я в Києві, в Святошино, на 4-ій просіці. В місто йду пішки, бо трамваї ходять погано»⁸. Твердого розкладу, судячи з усього, не було. На кінцевих зупинках шикувалися черги на посадку; коли місця заповнювалися, вагон рушав. Перші трамваї виходили з депо о 6:30 (струм вмикали годиною раніше); останні заходили в депо після закінчення руху о 17:00, і через півгодини вимикався струм⁹ (а о 18:00 починалася комендантська година). Технічний стан деяких вагонів залишав бажати на краще. «Гальма, електроприлади та інше обладнання трамвая були в такому розладі, що можна тільки дивуватися, як він їздить в такому стані по такій нерівній, з пагорбами місцевості. Але я бачив, гальмування відмінне», — згадував угорський мистецтвознавець Нандор Феттіх, що працював у той час у Лаврі й користувався трамваем для поїздок туди з центру і назад¹⁰. Ще один характерний пасажир передає враження пересічного пасажирів київсь-

кого трамвая того часу: «Вечером їдемо із знайомим розгрітаним, заржавілим та немилосердно скиглячим трамваєм через Львівську, Поділ, Кирилівського до передмістя Куренівка, де маю відвідати дитячий будинок Доїздимо до останньої зупинки 11-ки. Тут же трамвай закручує та вже більше до міста не вертається»¹¹ (вочевидь, мається на увазі, що трамвай розвернувся на Петропавлівській площі, кінцевій зупинці тодішнього 11-го маршруту, та попрямував до Куренівського парку, розташованого трохи ближче до центру).

Отже, трамвай у той час безумовно не можна було назвати надійним засобом сполучення. Натомість він, як і при радянській владі, залишався відносно дешевим. Із відкриттям руху, 18 жовтня 1941 р., було встановлено тимчасовий трамвайний тариф — 30 копійок за одну ділянку з пасажиром і 1 карбованець за перевезення одного місця багажу. 15 листопада тариф було підвищено до 50 копійок за ділянку (плата за багаж не змінилася)¹². Для порівняння наведемо зарплати співробітників Київського університету згідно штатного розкладу: ректор — 2000 карбованців на місяць, декан факультету — 1500, професор — 1200, асистент — 700, лаборант — 400, охоронець, двірник чи прибиральниця — 200¹³. У порівнянні ж з цінами на продукти, проїзд на трамваї був мало не безкоштовним. Влітку 1942 р. кілограм хліба на базарі коштував 100 карбованців, літр молока — 40, кілограм свинини — 200, свинячого сала або вершкового масла — 650, пуд борошна — 1700¹⁴. Таким чином, проїзд у трамваї не становив істотної частки витратної складової бюджету пересічного киянина. До того ж, були й, за сучасною термінологією, «пільгові категорії» пасажирів. Колишній командир охоронної команди київської поліції Сергій Орлов переповів на допиті: «Нам разрешался бесплатный проезд на трамваях»¹⁵. Природно припустити, що коли така пільга існувала для українських поліцейських, то німецькі військовослужбовці тим більш не мали платити за проїзд. Застосовувалася й стандартна практика надання права безкоштовного проїзду трамвайним службовцям (в архівах та приватних колекціях збереглися службові квитки, видрукувані німецькою та українською мовами).

За таких тарифів трамвайному підприємству вдалося стати, як і до війни, вельми прибутковим. Пасажирський рух за два з невеликим місяці 1941 р. приніс 3,451 млн. крб. доходу при 2,668 млн. витрат, давши таким чином прибуток у 733 тис. крб.¹⁶ Здавалося б, існували підстави для подальшого розвитку трамвайного сполучення — але сталося рівно навпаки. Проблема, як і на початку окупації, полягала в енергетичній кризі. «Трамвай уже на початку січня 42 р. має припинити рух, так як наявного вугілля вистачить тільки для часткового забезпечення міста до 31.3.42 електричним струмом», — повідомлялося у донесенні поліції безпеки й

СД про становище в Київському генеральному окрузі за лютий 1942 р.¹⁷ Дійсно, 21 січня 1942 р. пасажирські перевезення припинилися, офіційно через брак палива на електростанціях і відповідно неможливість вироблення достатньої кількості електроенергії¹⁸. З того моменту залишився вантажний трамвайний рух і так звані спеціальні перевезення, тобто транспортування робітників до підприємств (вранці) і назад (ввечері), а також перевезення працівників установ і німецьких військових. Вагони, як правило, вирушали за розкладом і ходили за фіксованими маршрутами, як-от: вулиця Кірова — бульвар Шевченка; Бессарабка — Грушки; Галицька площа — Печерськ; Софіївська площа — Солом'янка; Поділ — Либідь¹⁹. Киянам тепер довелося ходити пішки на будь-які відстані: «... з таких передмість як Звіринець, чи Куренівське приходилося йти часами тільки понад дві години, бо вулиці були завалені снігами[,] а трамваї взагалі не курсували[,] тільки їздили вантажні вагони для перевозу всяких матеріалів», — пригадував очевидець, маючи на увазі перші місяці 1942 р.²⁰

У травні того ж року, за показами свідка, «работает трамвай, но только утром и вечером, работает фуникулер»²¹. Йшлося, напевне, про спеціальні перевезення: пасажирський рух було офіційно поновлено лише 1 червня, як «подарунок» киянам до 50-річного ювілею трамвая. Як і при першій спробі, було відкрито 6 маршрутів (1, 9, 11, 12, 16, 20). Тепер перші вагони виходили з парку о 5-й годині, останні заходили о 20-й. Пасажирський тариф став удвічі більше колишнього: 1 крб. за ділянку з пасажиром і 2 крб. за ділянку за провезення громіздкого багажу²². «Без трамваїв було дуже тяжко передусім у зимі діставатися з одної його частини до другої. На радість киянам почали в другій половині червня їздити трамваї», — коментував свідок, Юрій Таркович²³. Однак радість ця була дуже недовгою. 10 липня пасажирський рух знову «тимчасово» припинився (хоча існує свідоцтво Уласа Самчука, який їхав пасажирським трамваем уздовж Брест-Литовського проспекту 14 липня²⁴). Не допомогло те, що трамвай, як і півроком раніше, приносив помітний прибуток (пасажирський рух, включаючи фуникулер, і спеціальні перевезення принесли 8,711 млн. крб., при експлуатаційних витратах в 4,841 млн.; середній денний пасажиропотік за 40 днів фактичної роботи становив трохи менше 70 тис.²⁵).

Вантажний рух та спеціальні перевезення, однак, не переривалися у другій половині 1942 р., що підтверджується як документами, так і спогадами. «Київ енергійно готується до зими. ... В передміських околицях управа також визначила лісові ділянки, де бажаючі можуть на зиму заготовити паливо. Тепер міські трамваї те й роблять, що розвозять населенню заготовлені в той спосіб дрова», — зазначав свідок у жовтні²⁶.

«Трамвай в г. Киеве функционирует частично, а именно перевозятся только грузы и рабочие на работу и с работы», — йшлося у розвідувальній звітці у грудні того ж року²⁷. Варто зазначити, що робітники вантажних трамваїв регулярно «підробляли» приватним візництвом. Офіційно це було заборонено, і влада час від часу вдавалася до санкцій: винних вагоноводів переводили на важкі роботи до служби шляхів або попереджували про звільнення в разі повторного порушення²⁸. Проте попит народжував пропозицію. Як пригадував Анатолій Кузнецов, у Куренівського депо часто стояв натовп в очікуванні випадкового трамвая. Вагон виїжджав з депо, люди встрибували на платформи, вагоновод збирав гроші та віз на Поділ або в Пущу-Водицю²⁹.

Останні відомості про регулярні перевезення пасажирів у період окупації, що дійшли до нас, відносяться до літа 1943 року. Приблизно наприкінці червня було відновлено рух за маршрутом Поділ — Пуща-Водиця³⁰. Окрім того, з 24 серпня шість тривагонних поїздів, що перевозили лісоматеріали для німецької організації «Eisenbahn Pionier», виходили з Куренівського парку з 15-хвилинним інтервалом — перший о 8:30, останній о 9:45 — і робили по два оберти кожен за тією ж трасою Поділ — Пуща-Водиця. У головному моторному вагоні дозволялося їздити цивільним особам³¹.

Звернімося тепер до соціально-побутового аспекту київського трамвая під час окупації. В репортажах про трамвай та його пасажирів, що дійшли до нас, чітко простежуються тенденції нацистського режиму: прагнення представити нову владу як визволителя мешканців окупованих територій від більшовизму, ідея про другорядність місцевого населення, радикальний антисемітизм, а також (до середини грудня 1941 р.) загравання з українським націоналістичним рухом. Так, буквально через кілька днів після пуску трамвая кореспондент «Українського слова» писав:

«Але чомусь не хочеться їхати в трамваї, хоча й пішки ходити не легко. Просто таки не можна їхати! Вздовж всього маршруту в трамваї ні на одну секунду не втихає багатоголоса, пристрасна, «мистецька» сварка. ... До того ж усі розмовляють російською, я сказав би київсько-російсько-українсько-жидівською мовою. Тиск, крик, лайка, замішання. Та доки ж це буде? Німці у Німеччині розмовляють по-німецькому, французи у Франції — по-французькому, а українці у Києві — по-російському! Дивно, як це ми за ці роки ще не вивчилися говорити і писати по-жидівському?!»³².

Рівно за тиждень інший кореспондент підхопив тему. «Граждан! Куда прьоте? Местов больше нету», — цитував він кондукторку вагону № 813, що рухався 7-м маршрутом. Окрім відмови говорити українською, вона зробила дещо навіть більш обурливе: назвала Галицький базар «Свба-

зом». Скаргу було доведено до відома трамвайного начальства, і через три з половиною тижні надійшла відповідь: справді, деякі кондуктори грубо поводитися з пасажиром та замість української мови використовували російську чи то жаргон; управлінням трамвая вжито заходів до викорінення подібних явищ³³.

У вагонах час від часу з'являлися службовці трамвайних парків, що інспектували роботу кондукторів. Розповідь про один такий випадок дійшла до нас у вигляді ще однієї газетної публікації. «Шановні громадяни, будь ласка, одержуйте квитки! Не затримуйте розміном грошей! Ваш квиток?.. Ваш?.. Ваш?..» Молоденька кондукторка з блакитними очима чемно протискується крізь натовп до дверей. ... Всі дуже задоволені кондукторкою. Та й не диво: пасажери звикли до лайки, до штовхання, до того, що, замість дати решту, кондукторка нагороджує їх образливими епітетами. Але сьогодні — чудовий день. Ніби й не свято, і квиток на трамваї покищо не подешевшав, а кондукторку не пізнати. Якби не бездоганна українська вимова, можна було б подумати, що не інакше, як її виписали з-за кордону». (Потрібний пасаж в наявності: якщо культурна людина — значить, з-за кордону!) Проїхали три-чотири зупинки — і раптом кондукторка перетворилася. Штовхає пасажирів, лається, перейшла з чистої української мови на жаргон... Усе пояснюється просто: перевіряючий з трамвайного парку тільки-но вийшов з вагона і чекає тепер наступного, цілком задоволений результатами перевірки³⁴.

Декому з киян запам'яталося, що трамваї під час окупації працювали «тільки для німців». «В трамваях могут ездить только немцы, другим не разрешают», — інформувала на початку 1942 р. зв'язкова Київського міськкому КП(б)У М. Гурська³⁵. «Мы не пользовались трамваями. Nur für Deutsche!» — стверджувала А. Горман, донька редактора «Нового Українського Слова» К. Штеппи³⁶. Такі спомини, однак, не можна визнати достовірними. Наведені вище цифри пасажиропотоку в 1941–1942 рр. не могли бути досягнуті за рахунок самих лише німців — їх у місті було занадто мало. Насправді, правила проїзду в трамваї одразу після його пуску були досить лояльними стосовно місцевого населення. Порядок входу і виходу був таким: в двовісних вагонах вхід через задні двері, вихід через передні; у чотиривісних — вхід через середні, вихід через передні та задні. Менш ніж за місяць порядки стали суворішими. З 15 листопада 1941 р. цивільним особам суворо заборонили як проїзд на передньому майданчику моторного вагона, так і вхід або вихід через нього. Тепер у двовісних моторних вагонах пасажери повинні були входити і виходити ззаду (в причепах порядок залишився тим самим: вхід ззаду, вихід спереду), у чотиривісних — входити ззаду, виходити посередині. Передній майданчик призначався виключно для проїзду німецьких військових та чергового інструктора служби руху³⁷. За Анатолієм

Кузнєцовим, «трамваи были разделены: задняя часть для местного населения, передняя — для арийцев»³⁸. Твердження щодо «*nur für Deutsche*» стосуються, радше, тих періодів, коли пасажирського руху не було; але й тоді, окрім німців, трамваї, як вже зазначалося, перевозили київських робітників (за свідченням В. Сосова, вони потрапляли до вагонів за спеціальними перепустками³⁹).

Разом з тим, ставлення окупантів до місцевого населення за «нового порядку» непогано характеризує такий випадок у київському трамваї. Вагон прямував Брест-Литовським шосе у бік Політехнічного інституту. Неподалік від Провіантської вулиці (нині — вул. Галі Тимофєєвої) у вагоні зчинився галас: пасажири викрили кишенькового злодія. На передній площадці їхав німецький офіцер. З'ясувавши, що сталося, він наказав зупинити трамвай, вивів злодія з вагона і тут же, біля шляхів, застрелив з пістолета. Після чого зайшов у вагон і звелів їхати далі⁴⁰.

Добре відомим заходом окупаційного режиму була кампанія з відправки мешканців окупованих територій на роботу до Німеччини. За виключенням початкового періоду (коли знаходилися добровольці, що повірили були пропаганді), на роботу забирали примусово: проводили облави, і людей працездатного віку, в яких не було при собі належних документів, вивозили. Пасажири трамвая могли фігурувати по обидва боки цієї процедури. З одного боку, перевірки траплялися не тільки на вулицях або базарах, а й у трамваях⁴¹. З іншого боку, трамваї використовувалися для доставки майбутніх остарбайтерів на вокзал⁴². Були й інші ситуації, коли пасажиром трамвая можна було стати під конвоєм. Військовополонених з Сирця на роботу на Хрещатик і назад певний період возили трамваями 4-го маршруту⁴³. У серпні 1943 р. міська влада перейнялася групою 17-річних киян, які ухилились від роботи на оборонному об'єкті на Вишгородській вулиці, куди вони були мобілізовані управою праці. Було складено список, коменданту поліції Софійського району було запропоновано заарештувати зазначених осіб, утримувати їх у поліцейському управлінні, а на наступний день доставити на об'єкт трамваєм, який о 6-й ранку відходив від Софійської площі на Куренівку⁴⁴. Водночас, трамваї допомагали декому уникнути відправки до Німеччини. Коли в червні 1942 р. було відновлено пасажирський трамвайний рух, київські підпільники організували так звану «підземну залізницю». Одного-двох людей, яким загрозувало вивезення до Німеччини, саджали у переповнений трамвайний вагон, довозили їх до окраїни — найімовірніше, Пущі-Водиці — де вони могли піти в ліс до партизанів або зникнути з поля зору окупантів іншим шляхом⁴⁵.

Нарешті, остання за хронологією згадка про те, як трамваї під час окупації використовувалися для перевезення киян, належить Анатолію Кузнєцову. На початку жовтня 1943 р. на Куренівці, біля Петропавлівсь-

кої площі, поставили довгий ряд трамваїв, населення виганяли з будинків і заганяли до трамваїв, аби везти на вокзал: «Місто Київ евакуюється до Німеччини, міста більше не буде», — оголошували німці. Втім, вони вже не дуже старалися: автору з матір'ю вдалося успішно уникнути примусової евакуації⁴⁶.

Отже, трамвай в окупованому Києві функціонував, але далеко не весь час і в цілому ненадійно. Коли був відсутній регулярний пасажирський рух, здійснювалися вантажні перевезення та спеціальні рейси на замовлення підприємств та установ, що давало можливість пересічним киянам певною мірою користуватися трамваєм як засобом пересування. Трамвайні тарифи неодноразово підвищувались, але залишалися дуже низькими в порівнянні, скажімо, з цінами на продукти харчування.

Розглядаючи трамвай як складову повсякденного життя, приходимо до висновку, що особливості окупаційного режиму призводили до загострення соціальних відносин і конфліктів, що стосувалися пасажирів трамвая. Основною причиною цього була тенденція сприйняття місцевих жителів як «людей другого гатунку», що спостерігалось як на побутовому рівні (антисемітизм, русофобія), так і у формальних аспектах (цивільні особи були знижені в правах у порівнянні з німецькими військово-службовцями). Трамваї також відігравали роль у такому унікальному для окупаційного періоду явищі, як вивезення людей на примусові роботи.

¹ Державний архів Київської області (далі — ДАКО). — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 2; Ф. Р-2412, оп. 2, спр. 254, арк. 1.

² Київський трамвай за 50 років (1892–1942). — К., 1942. — С. 28–30 (ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 11, арк. 16–17); ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 6.

³ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 8; Українське слово. — 1941. — 12, 19 жовтня.

⁴ Українське слово. — 1941. — 14 листопада; Феттіх Н. Київський щоденник. 3.XII.1941–19.I.1942. — К., 2004. — С. 51.

⁵ Київський трамвай за 50 років. — С. 9 (ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 11, арк. 5).

⁶ ДАКО. — Ф. Р-2356, оп. 15, спр. 18а, арк. 19.

⁷ Хорошунінова І. Первый год войны. Киевские записки // <http://www.judaica.kiev.ua/eg9/eg910.htm>; Феттіх Н. Київський щоденник. — С. 51.

⁸ Фонды НМИВОВ, КП-24203/3, Л-2121/3. Оригинал. Рукопись.

⁹ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 12.

¹⁰ Феттіх Н. Київський щоденник. — С. 51.

¹¹ Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі — ЦДАВО України). — Ф. 3833, оп. 3, спр. 16, арк. 178–178зв.

¹² ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 8, 10, 22; Ф. Р-2412, оп. 2, спр. 246, арк. 24; Ф. Р-2412, оп. 2, спр. 4, арк. 141; Українське слово. — 1941. — 19 жовтня.

¹³ ДАКО. — Ф. Р-2412, оп. 2, спр. 23, арк. 33–34.

¹⁴ Там само. — Спр. 28, арк. 19.

- ¹⁵ Галузевий державний архів Служби безпеки України (далі — ГДА СБУ). — Ф. 5, спр. 66434, арк. 23.
- ¹⁶ ДАКО. — Ф. Р-2412, оп. 2, спр. 254, арк. 2зв.
- ¹⁷ ЦДАВО України. — Ф. 3676, оп. 4, спр. 474, арк. 344.
- ¹⁸ Київський трамвай за 50 років (1892–1942). — С. 32 (ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 11, арк. 18); Нове українське слово. — 1942. — 21 січня.
- ¹⁹ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 42; Нове українське слово. — 1942. — 29 квітня.
- ²⁰ ЦДАВО України. — Ф. 3833, оп. 3, спр. 15, арк. 52.
- ²¹ ГДА СБУ. — Ф. 5, спр. 65175, арк. 158зв.
- ²² ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 4, арк. 158–160; спр. 5, арк. 150; Нове українське слово. — 1942. — 31 травня.
- ²³ ЦДАВО України. — Ф. 3833, оп. 3, спр. 17, арк. 13–14.
- ²⁴ Самчук У. На коні вороному // Літопис Червоної калини. — 2000. — № 1–3 (100–102). — С. 162.
- ²⁵ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 1, спр. 1, арк. 39–42.
- ²⁶ ЦДАВО України. — Ф. 3833, оп. 3, спр. 19, арк. 37зв–38.
- ²⁷ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі — ЦДАГО України). — Ф. 1, оп. 22, спр. 123, арк. 31–32.
- ²⁸ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 8, арк. 44; спр. 10, арк. 9, 39.
- ²⁹ Кузнецов А. Бабий Яр — К., 2008. — С. 131.
- ³⁰ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 10, арк. 25.
- ³¹ Там само. — Арк. 43.
- ³² Українське слово. — 1941. — 25 жовтня.
- ³³ Там само. — 1, 26 листопада.
- ³⁴ Там само. — 10 грудня.
- ³⁵ ЦДАГО України. — Ф. 1, оп. 22, спр. 353, арк. 94.
- ³⁶ Інтерв'ю автора з А.К. Горман, 11 лютого 2012.
- ³⁷ ДАКО. — Ф. Р-4200, оп. 2, спр. 2, арк. 12зв, 26.
- ³⁸ Кузнецов А. Бабий Яр. — С. 169.
- ³⁹ Інтерв'ю Т.В. Заболотної з В. Сосовим, 11 жовтня 2012.
- ⁴⁰ Малаков Д.В. Кияни. Війна. Німці. — К., 2008. — С. 90–91.
- ⁴¹ ГДА СБУ. — Ф. 5, спр. 65175, арк. 84.
- ⁴² Там само. — Ф. 6, спр. 72152 ФП, арк. 92зв.
- ⁴³ Інтерв'ю Т.В. Заболотної з В. Сосовим, 11 жовтня 2012.
- ⁴⁴ ДАКО. — Ф. Р-2359, оп. 1, спр. 5, арк. 67 (цит. за: Киевщина в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. Сборник документов. — К., 1963. — С. 321).
- ⁴⁵ Dougan A. Дупато. — Guilford, CT, USA, 2002. — Р. 120.
- ⁴⁶ Кузнецов А. Бабий Яр. — С. 306–307.

Рассматривается работа трамвая в Киеве при немецком оккупационном режиме 1941–1943 годов, в двух аспектах: как средства передвижения и как элемента повседневной жизни его пассажиров. Показано, что, по сравнению с мирным временем, трамвай работал гораздо менее надежно, а оккупационные реалии приводили к обострению существующих и появлению новых конфликтов, в которые были втянуты пассажиры трамвая.

Ключевые слова: Киев, трамвай, Вторая мировая война, немецкая оккупация.

The functioning of Kiev tram under the German occupation of 1941–1943 is considered in two aspects: as a means of transportation and as an element of everyday life of its passengers. It is shown that tram service was much less reliable as compared to peacetime, whereas the reality of occupation caused existing conflicts involving tram passengers to sharpen and new ones to arise.

Keywords: Kiev, tram, World War II, German occupation.