

Стефан Машкевич (м. Київ)

ІСТОРІЯ ПРИМІСЬКИХ ТРАМВАЙНИХ ЛІНІЙ КИЄВА

III. Деміївський трамвай

Стаття присвячена історії Деміївського трамвая — приватного транспортного підприємства в передмісті Києва - Деміївці, що функціонувало з 1908 по 1920 рік.

Ключові слова: Київ, Деміївка, транспорт, трамвай, Давид Марголін, Соломон Геренрот.

Stefan Mashkevich

HISTORY OF SUBURBAN KIEV TRAM LINES.

III. Demievka tram

The subject of the article is the Demievka tram, a private enterprise in Demievka, a suburb of Kiev, founded in 1908 by two local entrepreneurs, David Margolin and Mark Brodsky. Tram service on the first line began in June 1911, with two more lines added during subsequent years. Since 1916, the Demievka tram shared one of its tracks with a narrow-gauge railway, a unique situation for Kiev. In 1915 the city of Kiev had decided to purchase the enterprise from Margolin, by then its sole owner, but afterwards it backed out of that decision. Eventually, in late 1917 Margolin sold it to Solomon Gerenrot.

Until 1916, the enterprise was profitable. From 1917, rising wages and costs accompanied by the impossibility to raise fares accordingly caused it to start losing money. Tram service was discontinued in September 1918. The enterprise was not completely dissolved; in fact, it continued to function, but only as a provider of electric power for a few local residents and establishments, working on a "cash-only" basis. An intention to restore tram service, with adequate fares, was alive until at least the end of 1919, but it never materialized. Only in 1926 did service along the main line begin once again, as part of the unified Kiev tram network. That line functioned until its ultimate shutdown in 1980.

Key words: Kiev, Demievka, transportation, tram, D. Margolin, S. Gerenrot.

Стефан Машкевич

ИСТОРИЯ ПРИГОРОДНЫХ ТРАМВАЙНЫХ ЛИНИЙ КИЄВА

III. Демиевский трамвай

Статья посвящена истории Демиевского трамвая — частного транспортного предприятия в предместье Киева - Демиевке, которое функционировало с 1908 по 1920 год.

Ключевые слова: Киев, Демиевка, транспорт, трамвай, Давид Марголин, Соломон Геренрот.

Стаття є третьою частиною дослідження приміських трамвайних ліній Києва^{1,2}. Йдеться про історію Деміївського трамвая — приватного підприємства, яке обслуговувало три трамвайні лінії в передмісті Києва — Деміївці. Рух першою

з цих ліній почався в 1911 році; як один з маршрутів міського трамвая. Ця сама лінія, до Голосіївської площі, проіснувала до 1980 року. Джерелами є документи з фондів Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області,

¹ Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. — 2014. — № 1. — С. 35–44.

² Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська (Артилерійська) лінія // Краєзнавство. — 2014. — № 2. — С. 15–27.

Центрального державного історичного архіву України в м. Києві, Центрального державного архіву вищих органів влади України, Російського державного історичного архіву (Санкт-Петербург), періодична преса; переважна більшість документів вводиться до наукового обігу вперше.

Село Деміївка відомо з XVIII століття як група поселень на перетині долини Либеді та дороги на Васильків. До кінця 1908 року Деміївка перебувала в складі Хотівської волості Київського повіту, з 1 (14) січня 1909 року її було виокремлено в Деміївську волость³. Станом на серпень 1900 року на Деміївці було 834 домоволодіння⁴. У 1905 році населення Деміївки за офіційними даними становило 16 000 осіб, фактично ж оцінювалося в 24 000⁵. Ще 1887 року було вперше порушено питання про приєднання Деміївки до Києва. Протягом наступних п'ятнадцяти років київська міська дума тричі ухвалювала позитивне рішення з цього приводу⁶, але справа щоразу впиралася в різні питання з боку генерал-губернатора й губерньської влади⁷.

Наприкінці XIX століття в Києві з'явився рейковий громадський транспорт. Перша лінія конки, а потім електричного трамвая пройшла відсю «північ-південь» (Куренівка — Поділ — Хрещатик — Либідь); станція Либідь, на південному кінці лінії, розташовувалася по сусідству з Деміївкою. Населення цього найближчого передмістя, природно, тяжіло до міста й вельми активно користувалося київським трамваем. (Відзначимо, що ще під час обговорення питання про приєднання Деміївки до Києва в 1887 році констатувалося: «С проведеніем конно-железної дороги до полустанка Киев II [нинішня станція Київ-Московський. — С.М.], Демиевка будет иметь удобное и дешевое сообщение с центром города, между тем демиевцы несут на-

логи, более чем в три раза меньшие, чем обыватели города <...> [Н]аселение города будет стремиться к переселению на Демиевку, коренное же население города будет нести убытки от уменьшения числа городских плательщиков»⁸.) Протягом 1904 року на станції Либідь було продано близько трьох мільйонів квитків — здебільшого жителям Деміївки⁹. Це зробило актуальним питання про організацію трамвайного руху на самій Деміївці.

Продовжити в зазначеному напрямку лінію київського трамвая було важко, позаяк це вимагало влаштувати перетин трамвайної лінії з залізничною. Тоді виникла ідея побудови окремої лінії — Деміївського трамвая — яка доходила б до полотна залізниці з боку передмістя. Відомий київський підприємець, комерції радник Давид Марголін і київський купець 1-ї гільдії Макс (Марк) Бродський звернулися з відповідним проханням до київського губернатора 3 (16) листопада 1904 року¹⁰. Їх проект у цілому відповідав правилам, затвердженим губернатором у травні 1898 року для Києво-Святошинської кінної залізниці (Марголін і Бродський також спочатку пропонували для своєї лінії кінну тягу). Відзначимо, що вони були не єдиними бажаними побудувати трамвай на Деміївці. Документовано ще як мінімум два претенденти: купець 1-ї гільдії, крупний домовласник Яків Каплер, який подав відповідну заяву до Київської губерньської управи у справах земського господарства у вересні 1905 року, і Дмитро Чистяков, що був інженером при тій самій управі¹¹.

У липні 1906 року Київська повітова управа у справах земського господарства виробила «Проект кондицій на устрійство и експлоатацію Демиевской пригородной железной дороги»¹². Основні положення цього проекту були цілком аналогічні «Проекту условия на устрійство и експлоатацію конно-железных дорог в г. Киеве»,

³ Центральний державний історичний архів України в м. Києві (ЦДАК), ф. 442, оп. 708, спр. 45, арк. 20.

⁴ Києвлянин. — 1902. — 12 сентября.

⁵ Києвлянин. — 1906. — 21 августа.

⁶ Известия Киевской городской думы. — 1900. — № 12. — С. 16.

⁷ Києвлянин. — 1902. — 11 сентября.

⁸ Києвлянин. — 1887. — 11 октября.

⁹ Державний архів Київської області (далі — ДАКО), ф. 1240, оп. 3, спр. 6, арк. 19зв.

¹⁰ ДАКО, ф. 1240, оп. 3, спр. 6, арк. 19.

¹¹ Там само, арк. 26, 47.

¹² Там само, арк. 38–46.

ухваленого київською міською думою в 1885 році¹³, на основі якого в 1889 році було укладено контракт з Амандом Струве на будівництво міського трамвая. Проект визначав основні умови експлуатації майбутньої лінії (довжина — 750 сажнів (1,6 км); швидкість руху — від 8 до 15 верст на годину; дозволявся товарний рух; загальний тариф — 5 копійок, для учнів — 3 копійки, вантажний — не більше 1/2 копійки з пуда і версти), а також особливості взаємин майбутнього підприємства з містом: термін концесії — 50 років (у проекті 1885 року — 45 років), після закінчення якого підприємство безкоштовно переходило у власність земського управління; через 25 років управління, якщо забажало б, мало право достроково викупити підприємство; починаючи з 6-го року експлуатації підприємці зобов'язані були вносити в земську касу певний відсоток від валового доходу (всі ці умови були ідентичні умовам проекту 1885 року). На початку 1907 року умови було дещо уточнено (зокрема, було передбачено поділити лінію на дві тарифні ділянки, з тарифом 3 коп. за одну ділянку і 5 коп. за дві; термін концесії визначався в 40 років, відповідно термін дострокового викупу — у 20 років¹⁴).

У лютому 1907 року оголошення про виклик «лиц, желающих принять на себя на концессионных началах постройку и эксплуатацию Демиевской пригородной железной дороги», було опубліковано як в основних київських газетах¹⁵, так і в «Санкт-Петербургских ведомостях»¹⁶. На виклик з'явилися Марголін з Бродським, а також Каплер. Переговори з підприємцями було призначено на 5 (18) червня, з метою укласти договір «с тем предпринимателем, который предложит более выгодные для Земского управления

условия»¹⁷. Достеменно невідомо, чи прибув на переговори Каплер; відомості про його подальшу участь у процесі відсутні. Марголін і Бродський, зі свого боку, внесли передбачену умовами заставу в розмірі 5000 рублів, і 1 (14) лютого 1908 року між ними і Київською губернською управою у справах земського господарства було укладено договір на будівництво лінії¹⁸. Наприкінці лютого проект залізниці було подано на затвердження до Петербургу¹⁹, а в листопаді того ж року договір був схвалений міністерством внутрішніх справ²⁰. 9 (22) квітня 1910 року Бродський подав заяву про те, що бажає передати всі свої права й обов'язки за договором Марголіну; 11 (24) червня йому це було дозволено²¹.

Роботи з проведення Деміївського трамвая почалися, за одними відомостями, у березні²², за іншими — 26 квітня (9 травня) 1910 року. Лінія мала пройти від перетину Великої Васильківської вулиці з залізницею до келарського саду, що належав Лаврі (келар — монах, завідувач господарством монастиря), у нинішньої Голосіївської площі²³. Відразу ж виник конфлікт між будівельниками й місцевими селянами, які «нашли, что трамвай делает захват принадлежащей им базарной площади»; сільська влада забила на місці лінії кілька кілків, і роботи було припинено²⁴. (Відзначимо, що це був не єдиний конфлікт подібного роду; у серпні того ж року Деміївське селянське товариство чинило опір діям Товариства благоустрою с. Деміївки, яке мало намір встановити на головних вулицях ліхтарі; скаржники стверджували, що Товариство благоустрою «ищет лишь прецедента к узурпации прав Сельского общества на базарную площадь»²⁵.)

¹³ Известия Киевской городской думы. — 1885. — № 5. — С. 1–27.

¹⁴ ДАКО, ф. 1240, оп. 3, спр. 6, арк. 102–105.

¹⁵ Киевлянин. — 24 февраля 1907; Киевская мысль. — 24 февраля 1907; Киевский голос. — 25 февраля 1907; Киевские губернские ведомости. — 1907. — 27 февраля.

¹⁶ Санкт-Петербургские ведомости. — 1907. — 27 февраля (12 марта).

¹⁷ ДАКО, ф. 1240, оп. 3, спр. 6, арк. 155.

¹⁸ Там само, ф. 1239, оп. 51, спр. 13, арк. 18–22.

¹⁹ Российский государственный исторический архив (далі - РГИА), ф. 1293, оп. 104, д. 20, л. 2.

²⁰ Киевлянин. — 1908. — 25 ноября.

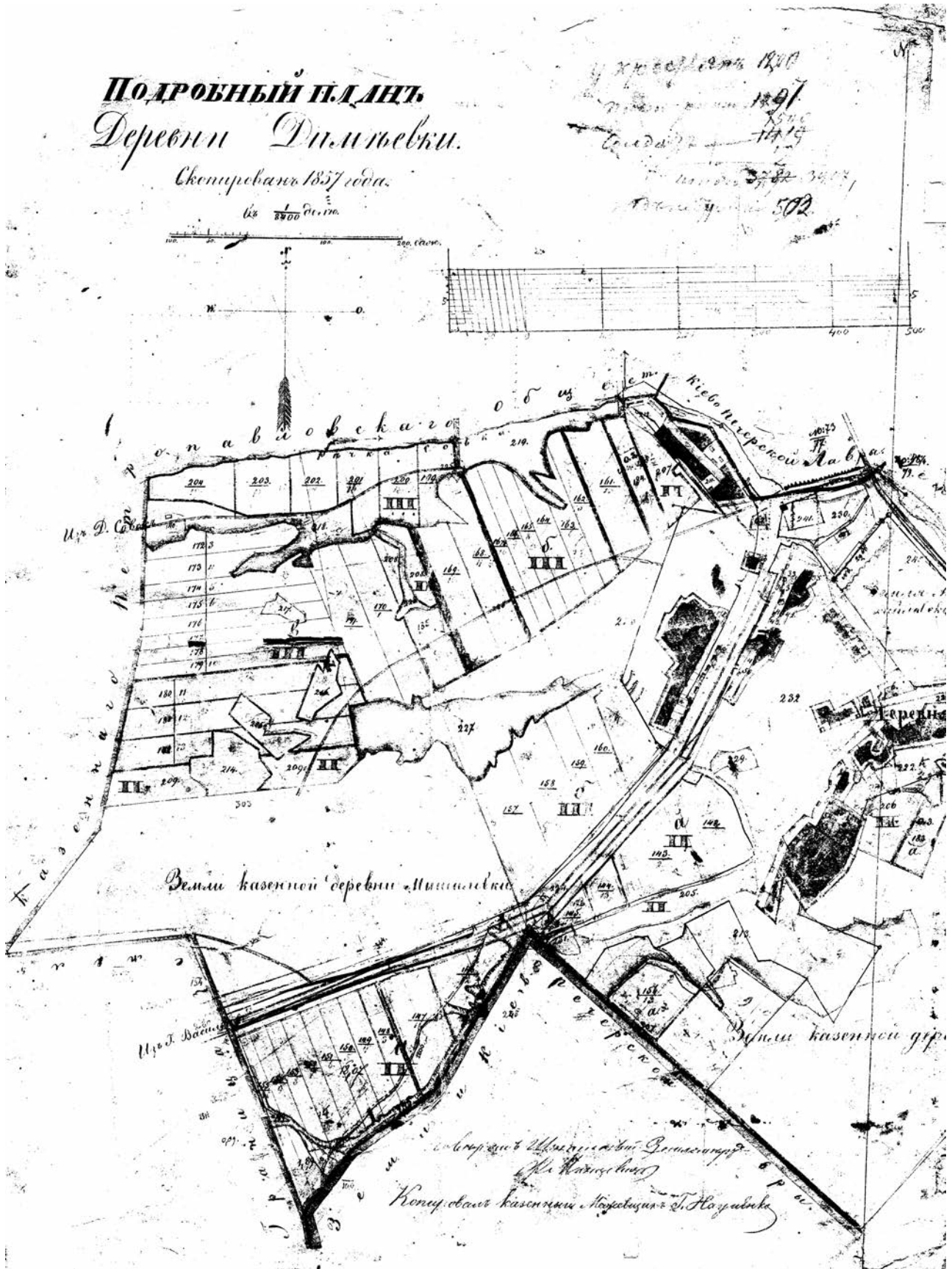
²¹ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 73.

²² Киевлянин. — 1910. — 30 июня.

²³ Киевлянин. — 1910. — 28 апреля.

²⁴ Киевлянин. — 1910. — 26 апреля.

²⁵ ДАКО, ф. 1745, оп. 2, спр. 89, арк. 1, 5.



Масштабна схема ліній Деміівського трамвая.
За матеріалами ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 227.



Квиток на Деміївський трамвай.
ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 288, арк. 41.

Колишні вагони Деміївського трамвая після передачі їх до київського трамвайного підприємства. Справа — колишній салон-вагон Д. С. Марголіна. Бл. 1924 р.



Трамвай маршруту № 10 на колишній лінії Деміївського трамвая, за рік до її остаточного закриття.
Фото А. Вільковича, 1979 р.

Незважаючи на конфлікт, спорудження було закінчено швидко. Керували будівництвом Олександр Гааз (Гаас) і полковник Володимир Пушешников. Наприкінці травня Марголін повідомив губернську управу в справах земського господарства про свій намір відкрити рух трамвая 6 (19) червня, у зв'язку з чим просив управу призначити комісію для огляду лінії²⁶. У липні комісія на чолі з київським губернським інженером Володимиром Безсмертним, оглянувши лінію, визнала її придатною для відкриття руху²⁷. Однак виникла несподівана проблема — «обнаруженное при устройстве трамвая обстоятельство, что последний разрешен с конной тягой, а устроен с электри-

ческой»²⁸. Було призначено декілька комісій, і почалася тривала переписка про формальний дозвіл на заміну тяги, який необхідно було отримати в міністерстві внутрішніх справ²⁹. В результаті відкриття руху затрималося на рік (!). 26 червня (9 липня) 1911 року у вагонному парку, біля нинішньої Голосіївської площі, відслужили молебень, після чого розрізали символічну стрічку, і перший вагон пройшов від парку до Деміївського переїзду й назад. «Как вагонный парк, так и линия трамвая украшены были флагами и живой зеленью, — повідомляв кореспондент газети «Киевлянин». — Жители Демиевки шумно приветствовали появление первого вагона»³⁰.

²⁶ ДАКО, ф. 1240, оп. 3, спр. 6, арк. 224, 226.

²⁷ Киевлянин. — 1910. — 24 июля.

²⁸ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 23зв.

²⁹ Киевлянин. — 1911. — 11 июня

³⁰ Киевлянин. — 1911. — 27 июня

На лінії курсувало чотири трамвайних вагони. Весь рухомий склад налічував сім вагонів: шість одиночних моторних, № 1–6, виробництва Нюрнберзького заводу, на 24 сидячих і 24 стоячих місця кожен, і один причіпний салонний вагон «для парадних виїздів»³¹ (що використовувався для спеціальних поїздок делегацій, комісій тощо). Про цей вагон, зі слів Наді, внучки Давида Марголіна, згадував уже в наш час її син, відомий американський піаніст Гарі Граффман: «inside, all red velvet, and even a little icebox, but where could you go? It was on rails, so certainly it was not necessary to have!» [«весь оббитий червоним велветом зсередини, і навіть з невеликим льодовиком, але куди можна було на ньому поїхати? Він був на рейках, отже, звичайно, в ньому не було необхідності!»]³². Як і планувалося, лінія була розбита на дві дільниці, з тарифом 3 коп. за одну дільницю і 5 коп. за дві. Рух здійснювався з 6:30 ранку до півночі. Щоденна виручка кожного вагона становила 40–45 рублів³³. Підприємство відразу ж стало прибутковим. За половину 1911 року його валовий виторг склав 11 855 рублів, що дало чистий прибуток в 1937 рублів; в 1912–1915 роках виручка коливалася від 25 000 до 35 000 рублів на рік, прибуток — від 5300 до 7500 рублів³⁴.

Ще до початку будівництва передбачалося, що в перспективі деміївську лінію буде з'єднано з київським трамваем за допомогою віадуків або дамби над залізничними коліями, що дало б можливість влаштувати безпересадкове сполучення між Києвом і Деміївкою³⁵. Ця ідея не була втілена в життя. Разом з тим, нова лінія була приєднана кабелем до електричної мережі міського трамвая (незважаючи на те, що мала власну електростанцію). Імовірно, цьому сприяв той факт, що Давид Марголін входив до складу правління Товариства Київської міської залізниці (трамвая). Ще в червні 1910 року голова міської залізничної комісії Валерій Оргіс-Рутенберг звернувся до міського голови з заявою, в якій просив «принять меры к недопущению пользования электрической

энергией для демиевской линии с городской станции»³⁶. Однак незабаром після відкриття руху, у липні 1911 року, міський контролер склав акт про те, що Деміївський трамвай користується електроенергією від міської електростанції, яка постачає струм міському трамваю, «что влечет за собой медленный ход вагонов, в особенности на подъемах»³⁷. Останнє твердження слід поставити під сумнів, з урахуванням того, що в 1911 році на Деміївському трамваї курсувало 4 вагони, а на міському — близько 150. Однак, як ми побачимо, конфлікт, пов'язаний з користуванням «чужим» струмом, не було вичерпано до самого кінця роботи Деміївського трамвая.

Популярність нової лінії привела до того, що вже незабаром після її відкриття було порушено питання про розширення мережі. Наприкінці червня 1912 року Марголін звернувся до земської управи з заявою, в якій стверджував, що однієї лінії виявилось недостатньо, й оголошував про готовність побудувати гілку ліворуч від основної лінії, уздовж Великої Китаївської вулиці, про що просили жителі Саперної слобідки. Підприємець заявив про готовність відкрити рух по новій лінії, з двома тарифними дільницями, вже до 1 (14) серпня того самого року. Як завжди, на бюрократію пішов час. Марголіну було видано дозвіл на будівництво двох гілок, Великою Китаївською та Саперно-Слобідською вулицями, з тією умовою, щоб рух по обидвох гілках було відкрито не пізніше 15 (28) листопада 1912 року. На кожній з цих двох гілок мало бути по дві тарифних дільниці, з такими самими тарифами, як на основній лінії, а проїзд чотирьох дільниць мав коштувати 8 копійок. Окремим пунктом було обумовлено: «Начало и конец движения должны быть согласованы с движением городской железной дороги, с тем чтобы демиевский трамвай имел возможность доставить публику на первый и последний отходящие вагоны городской железной дороги, а также принять пассажиров, следующих с городского трамвая на демиевский»³⁸.

³¹ Державний архів м. Києва (ДАК), ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 165–165зв.

³² *Graffman G. I Really should be Practicing.* — New York, 1981. — P. 12.

³³ Києвлянин. — 1911. — 30 июня.

³⁴ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 18.

³⁵ Києвлянин. — 1908. — 15 декабря.

³⁶ Києвлянин. — 1911. — 6 июня.

³⁷ Києвлянин. — 1911. — 8 июля.

³⁸ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 6, 14–16 зв.

У реальності договір Київської повітової земської управи з Марголіним на будівництво двох ліній було підписано лише 8 (21) травня 1913 року. Умови договору були цілком аналогічні таким у договорі 1908 року. Проектна довжина Китаївської лінії становила 1280 метрів, Саперної — 1390 метрів (ділянка Великої Китаївської до перетину з Малою Китаївською була спільною для двох ліній³⁹); по лініях мало курсувати, відповідно, два і три вагони, що давало інтервал руху 10 хвилин на кожній з них. Термін концесії, згідно з новим договором, закінчувався тоді ж, коли й за договором 1908 року — через п'ятдесят років з дня відкриття руху по основній лінії (яку іноді називали Васильківською); таким чином, всі три лінії мали безоплатно перейти у власність міста в 1961 році⁴⁰.

Будівництво нових ліній почалося навесні 1914 року⁴¹. Проте воно викликало як юридичні складнощі (у Петербурзі зажадали змінити договір Марголіна з земською управою⁴²), так і серйозні конфлікти на місці. У серпні ряд домовласників Великої Китаївської вулиці звернулися до голови земської управи з проханням «избавить нас от наносимого нашим поместьям вреда обрезом тротуарных [sic] откосов для прокладки рельсовых путей под трамвай». Управа, у свою чергу, стверджувала, що домовласники незаконно звузили своїми палісадниками проїжджу частину вулиці. Їх скарга була залишена без наслідків. Однак у жовтні, коли укладання рейок було закінчено й залишалося лише підвісити дроти, вже Марголін звернувся до управи, вказавши, що губернатор розпорядився призупинити роботи на Великій Китаївській, зважаючи на скарги домовласників, й одночасно місцева поліція призупинила роботи на Саперно-Слобідській вулиці, «где домовладельцы никаких претензий не заявляли». Разом із тим, відзначав Марголін, більшість населення Деміївки просило про якнайшвидше від-

криття руху. Відповідь надійшла лише наприкінці січня 1915 року: управа роз'яснювала, що «в настоящее время возможно приступит к окончанию постройки линии трамвая в с. Демиевке только по Саперной улице, с окончанием же постройки линии по Большой Китаевской необходимо приостановиться до окончания возникших дел по предъявленным домовладельцами искам к Управе и к Вам [Марголіну — С.М.] за причиненные постройкой трамвая убытки». Марголін відповів, що жодним чином не може прийняти претензій домовласників, оскільки трамвайні лінії було прокладено в точній відповідності з вказівками управи; більш того, затримка завдає збитків йому самому, що змушує його звернутися до управи з вимогою про їх відшкодування⁴³.

У результаті рух одного вагона по Саперній лінії було відкрито, за одними відомостями, у квітні⁴⁴, за іншими — 11 (24) червня 1915 року; другий вагон цією ж лінією став ходити не раніше листопада⁴⁵. Судові розгляди про відшкодування збитків домовласників тривали до грудня 1915 року (а апеляції — ще рік по тому); у підсумку всім позивачам (в усякому разі, тим, по чіх позовах збереглася документальна інформація) було відмовлено⁴⁶. Разом із тим, на Китаївській лінії станом на січень 1916 року ще не було підвішено робочий дріт⁴⁷. Збереглося повідомлення про відкриття руху по цій лінії — можливо, вперше — лише 25 липня 1918 року⁴⁸.

Наприкінці 1912 року Київська міська дума ухвалила рішення про достроковий викуп київського трамвая в Товариства Київської міської залізниці. Спочатку планувалося, що викуп буде здійснено до початку 1915 року⁴⁹. У реальності в 1915 році ще тривали переговори на цю тему, проте перспектива викупу зробила актуальним питання про можливий викуп Деміївського трамвая в Марголіна. У жовтні 1915 року виконуючий обов'язки завідувача бюро з підго-

³⁹ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 227.

⁴⁰ Там само, оп. 51, спр. 13, арк. 29–34.

⁴¹ Києвлянин. — 1914. — 13 апреля.

⁴² РГИА, ф. 1293, оп. 104, д. 20, л. 28–30.

⁴³ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 97, 125, 136, 160–161.

⁴⁴ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 34, арк. 7зв.

⁴⁵ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 177, 189.

⁴⁶ Там само, арк. 192–193.

⁴⁷ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 34, арк. 21.

⁴⁸ ДАКО, ф. 1239, оп. 55, спр. 21, арк. 200.

⁴⁹ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 161, арк. 178.

товки викупу Київської міської залізниці інженер Ілля Мочало підготував дві доповіді — огляд Деміївського трамвайного підприємства й міркування з його викупу. Прибутковість підприємства служила очевидною мотивацією; але, як зазначив Мочало, іншим важливим аргументом на користь викупу була перспектива подальшої еволюції міського транспорту. У той час знову обговорювалося питання про приєднання Деміївки до міста, а також існували плани заміни Деміївського переїзду на віадук, по якому можна було б прокласти рейки й таким чином фізично приєднати Деміївський трамвай до міської мережі. Згадувалося також, що Китаївську лінію доцільно було б продовжити до дачної місцевості Китаїв, після чого використовувати як для пасажирського руху, так і для підвезення в місто цегли з заводів у Китаєві й Мишоловці. Висловлювалася ідея з'єднати трамвайною лінією Деміївку з Клінічним містечком⁵⁰.

За оцінкою Марголіна, загальна вартість підприємства становила 266 тис. рублів. Обговоривши доповідь Мочала, залізнична комісія міської управи ухвалила принципове рішення придбати Деміївський трамвай⁵¹. Однак уже в лютому 1916 року та сама комісія, ще раз обговоривши ситуацію, визнала викуп передчасним. По-перше, Марголін, як з'ясувалося, бажав отримати прибуток від продажу, що означало збільшення викупної вартості; по-друге, оскільки Деміївка ще не була приєднана до міста, останнє в разі викупу стало б не власником, а лише концесіонером. Питання про викуп було відкладено⁵². До нього повернулися ще раз у липні, внаслідок заяви Марголіна про згоду вступити в переговори про викуп — тепер він бажав отримати за підприємство 281 тис. рублів⁵³ — однак залізнична комісія, розглянувши заяву, визнала недоцільним придбання Деміївського трамвая до повного здійснення викупу міського трамвая⁵⁴ (який так ніколи й не відбувся).

У той же період місто приступило до реалізації ще одного транспортного проекту — вузькоколіїної залізниці від Києва до Віти-Литовської для перевезення дров. Частина цієї лінії мала проходити паралельно лінії Деміївського трамвая, Китаївською та Саперною вулицями. Було запропоновано унікальне для Києва рішення — укласти на одній із колій Деміївського трамвая третю рейку (ширина колії нової гілки становила 750 мм, тобто приблизно половину ширини трамвайної колії). Для цього необхідна була згода Марголіна. Останній поставив умову — призначити комісію для розгляду питання — після чого відмовив місту. У січні 1916 року товариш міського голови Федір Бурчак звернувся до Марголіна з проханням: «<...> Принимая во внимание всю ту выгоду, которая предоставлена будет населению с проложением указанного выше пути <...> и зная отзывчивость Вашу к общественным нуждам, обращаюсь к Вам с покорнейшей просьбой, не признаете ли Вы справедливым изменить Ваше решение и разрешить проложение пути Киев — Вита Литовская <...>»⁵⁵. Марголін дав згоду, і третю рейку було укладено⁵⁶.

Вантажний рух вузькоколіїною було відкрито 15 (28) травня 1916 року⁵⁷, а 23 червня 1918 року по ній розпочався пасажирський рух, від Саперної вулиці на Деміївці до Віти-Литовської. Було встановлено тариф: Саперна вулиця — Китаїв (Корчувате) 50 коп., Китаїв — Віта-Литовська 25 коп. (з 1 листопада — 50 коп.). Популярність нової лінії перевершила очікування. До відкриття передбачалося, що денна виручка складе близько 275 рублів, при витраті в 170 рублів. У реальності за 5 місяців роботи гілки середньоденна виручка склала 375 рублів (а в другій половині серпня, коли пасажиропотік був максимальним — 587 рублів). Таким чином, навіть якщо реальна витрата вдвічі перевищила очікувану (документальні дані на цей рахунок відсутні), підприємство залишалося прибутковим⁵⁸.

⁵⁰ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 34, арк. 6–8, 17–18, 21.

⁵¹ Київ. 1915. — 1 ноября.

⁵² Київ. — 1916. — 12 февраля.

⁵³ Київлянин. — 1916. — 19 июля.

⁵⁴ Київлянин. — 1916. — 22 июля.

⁵⁵ ДАК, ф. 163, оп. 49, спр. 32, арк. 153, 155зв, 161, 332.

⁵⁶ Там само, оп. 54, спр. 289, арк. 48, 63.

⁵⁷ Там само, оп. 49, спр. 32, арк. 332.

⁵⁸ *Машкевич С.* Прибутковий транспорт у «смутні часи»: залізнична гілка Київ — Віта-Литовська (1916–1919) // *Етнічна історія народів Європи.* — 2016. — № 48. — С. 35–43.

Негайно ж після відкриття руху керуючий залізницею Ілля Мочало звернувся до міської управи з проханням дозволити продовжити маршрут до початкового пункту вузькоколійки в Києві, на розі Великої Васильківської й Бельгійської (Німецької) вулиць, що зробило б цю лінію набагато зручнішою для міських жителів. Для цього необхідно було досягти угоди з правлінням Деміївського трамвая про пропуск вищезазначеною ділянкою з трьома рейками, поряд з вантажними, пасажирських поїздів. Ані правління Деміївського трамвая, ні управа принципово не заперечували проти такого договору, однак згадки про укладену угоду або про продовження як про доконаний факт відсутні. Слід зробити висновок, що по спільному для залізниці й трамвая відрізка в 1918 році ходили лише вантажні поїзди. Існувала також ідея продовжити лінію від Віти-Литовської через Козин, Плюти, Столипіно (Українку) до Трипілля, після чого, у разі комерційного успіху, електрифікувати її та відкрити постійне трамвайне сполучення. Однак цей проект не був реалізований. Пасажирський рух здійснювався до 22 листопада 1918 року включно, після чого його було припинено «в ввиду происходивших военных действий в той местности» (тобто наступу на Київ військ УНР)⁵⁹. Рух було знову відкрито 21 квітня 1919 року. Деміївський трамвай на той момент уже не працював, і початкову станцію влаштували там, де планували раніше — на Німецькій вулиці, біля Володимирського базару. Здійснювалося два відправлення на день — вранці й увечері — в кожен бік. Лінію було розбито на три тарифних дільниць, з вартістю проїзду 1 рубль за кожну дільницю в один кінець⁶⁰. Скільки часу тривала робота лінії, невідомо.

1916 рік став останнім роком прибуткової роботи Деміївського трамвая. Валова виручка за цей рік склала 54 100 рублів, чистий прибуток (без амортизації) — 6701 рубль⁶¹. Інфляція призвела до різкого зростання експлуатаційних вит-

рат. Влітку 1917 року Марголін звернувся до повітової земської управи з клопотанням про дозвіл підвищити тариф. Він мотивував свою заяву тим, що службовці й робітники трамвая звернулися з проханням про підвищення зарплат, з огляду на зріст дорожнечі, а також зазначив, що на інших приміських трамваях, Слобідському та Святошинському, тарифи вже збільшено (хоча насправді тариф Святошинського трамвая було вперше збільшено, удвічі, лише у вересні 1917 року⁶²). У липні 1917 року Київські повітові земські збори ухвалили дозволити Марголіну збільшити тариф Деміївського трамвая до 5 і 8 копійок за одну й дві дільниці, відповідно; новий тариф вступив у дію 1 (14) серпня⁶³.

Це підвищення швидко виявилось недостатнім. На початку жовтня Марголін знову звернувся до повітової земської управи з клопотанням про збільшення тарифу до 10/15 копійок за одну/дві дільниці, обґрунтувавши це тим, що й новий тариф, при збільшених витратах, не дозволяв покрити дефіцит підприємства. До того моменту було видано закон Тимчасового уряду від 7 (20) вересня, згідно з яким трамвайним підприємствам дозволялося підвищувати тарифи не більше ніж удвічі проти довоєнних; якщо ж цього було недостатньо, щоб ліквідувати дефіцит, слід було отримати дозвіл Міністерства торгівлі і промисловості на подальше підвищення. 26 жовтня (8 листопада) земська управа дозволила Марголіну збільшити тариф до 6/10 копійок, вирішення ж питання про звернення до Міністерства було відкладено до обстеження підприємства спеціально утвореною комісією⁶⁴.

Однак у цей самий період Марголін перестав володіти підприємством. За одними відомостями, він продав його 6 (19) жовтня 1917 року Геренроту, Кеніну й Браславському за 500 000 рублів⁶⁵; за іншими відомостями, трамвай змінив власника 12 (25) жовтня⁶⁶. Розпорядником підприємства став Соломон Геренрот, який проживав по

⁵⁹ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 404, арк. 1–13в, 17–58.

⁶⁰ Борьба. — 1919. . — 19 апреля

⁶¹ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 18.

⁶² Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. — 2014. — № 1. — С. 40.

⁶³ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 10–11, 14.

⁶⁴ Там само, арк. 14–15.

⁶⁵ Там само, арк. 163.

⁶⁶ Там само, арк. 96.

Бібіковському бульвару, № 7 (за цією ж адресою розташовувалося «Правление Акционерного общества Киево-Демиевской пригородной железной дороги»); керуючим — інженер А. С. Коган, що жив на Деміївці, по Великій Васильківській, № 66. При владі Центральної Ради власникам трамвая було дозволено випустити акції на суму 1 млн рублів для розширення підприємства, але це не було зроблено, отже передбачуване акціонерне суспільство не сформувалося⁶⁷. (Давид Марголін виїхав до Німеччини на початку 1918 року й більше не повертався до Києва⁶⁸.)

Вищезазначена комісія виявила, що за перші дев'ять місяців 1917 року було продано 925 712 квитків на одну дільницю і 467 542 квитки на дві дільниці, і констатувала, що якщо при тарифі 10/15 копійок не зменшиться пасажиропотік (за рахунок зменшення платоспроможного попиту), то такий тариф дозволить підприємству досягти 5%-ного перевищення виручки над витратами⁶⁹. Висновки комісії були розглянуті повітовими земськими зборами наприкінці листопада та об'єднаною нарадою Київської повітової і Деміївської волосної земських управ 21 грудня 1917 (3 січня 1918) року. Тимчасового уряду більш не існувало, і повітова управа звернулася за дозволом про підвищення тарифу до українського Генерального секретаря у справах торгівлі і промисловості. 15 (28) січня 1918 року Народне міністерство (нова назва секретаріату) торгівлі і промисловості дало згоду на підвищення тарифу. Однак фактично тариф було підвищено лише до 8 копійок за одну і 12 копійок за дві дільниці⁷⁰.

В умовах посиленої інфляції підприємство продовжувало приносити зростаючі збитки. Так, з 13 (26) жовтня 1917 по 1 (14) січня 1918 року дохід склав 26 996 рублів при витраті в 41 289 рублів, що означало дефіцит в 14 293 рублі. З 1 (14) січня по 1 вересня 1918 року дохід склав 100 259 рублів, витрата — 262 593, відповідно дефіцит — 162 334 рублі. Відзначимо, що в 1918

році різко змінилася структура витрат трамвайного підприємства. Якщо в перший з двох згаданих періодів витрата на електроенергію склала 646 рублів (тобто 1,6% від загальної витрати), то в другий період — 113 915 рублів (43% від загальної витрати). Причиною було зростання ціни на нафту приблизно в сто разів у порівнянні з довоєнним часом⁷¹.

Правління трамвая неодноразово зверталось до Київської повітової земської управи з клопотанням про підвищення тарифу, однак, за твердженням правління, «решение этого вопроса все время тормозилось Демиевской Волостной Управой». Остання не давала згоди на підвищення тарифу навіть до 10/15 копійок. «Сознавая свой гражданский долг, мы, однако, движение не приостанавливали, терпя при этом большие убытки», — повідомляло правління, в черговий раз звертаючись до управи. Однак довго так тривати не могло, і 6 вересня 1918 року рух Деміївського трамвая було припинено⁷² — за офіційним поясненням, через відсутність нафти й мастильних матеріалів. 15 листопада службовцям трамвая було оголошено розрахунок; штат підприємства скоротився з 55 осіб під час роботи трамвая до 15 осіб станом на березень 1919 року⁷³.

17 вересня 1918 року Деміївку та Саперну Слобідку було приєднано до Києва⁷⁴. З цього моменту питання, пов'язані з Деміївським трамваем, перейшли з відання волосної управи до відання міської управи. 22 лютого 1919 року, через два тижні після другого приходу в Київ більшовиків, міська управа була скасована; міське господарство перейшло до відання Колегії міського відділу виконкому⁷⁵.

На початку березня колегія зв'язалася з правлінням Деміївського трамвая, вимагаючи основні відомості про підприємство й ініціювавши питання про відновлення руху. Правління (його, як і раніше, очолював Соломон Геренрот) надало розрахунок, згідно з яким для беззбиткової роботи підприємства слід було встановити

⁶⁷ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 36.

⁶⁸ *Graffman G. I Really should be Practicing.* — New York, 1981. — P. 14–15.

⁶⁹ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 16–17.

⁷⁰ Там само, арк. 20–25, 30, 32.

⁷¹ Там само, арк. 32, 42–43.

⁷² Там само, спр. 405, арк. 94, 113, 114.

⁷³ Там само, спр. 463, арк. 36.

⁷⁴ ДАКО, ф. Р-432, оп. 3, спр. 36, арк. 8.

⁷⁵ ДАК, ф. 163, оп. 41, спр. 6407, арк. 14.

тариф мінімум у 60 копійок за одну й 90 копійок за дві дільниці⁷⁶. 19 березня правління знову звернулося до колегії: «В виду прийнятого нами рішення возобновить движения [sic] Демиевского Трамвая <...> просим Городскую Коллегию утвердить нам проездную плату, подобно К.Г.Ж.Д. в ОДИН рубль за любой конец»⁷⁷ (дійсно, з 1 березня на міському трамваї діяв тариф 1 рубль⁷⁸). Ще через п'ять днів правління запропонувало диференційований тариф — 60 копійок за одну й 1 руб. 10 коп. за дві дільниці — знову підтвердивши намір відновити рух трамвая й додавши: «<...> у нас нет надежды на какие либо выгоды, тем не менее мы готовы приложить все старания к функционированию предприятия, в виду его общественного значения»⁷⁹. 31 травня надійшло нове звернення, про підвищення тарифу до 1 руб. за одну й 1 руб. 50 коп. за дві дільниці⁸⁰. Однак рух, як і раніше, не було відновлено.

Наприкінці липня 1919 року Деміївський трамвай обстежила спеціальна ревізійна комісія. Було констатовано, що «надежд на скорое возобновление движения Демиевского трамвая мало» (головним чином з причини відсутності палива), а основним питанням, яким цікавилася комісія, було питання про націоналізацію підприємства. Комісія зробила висновок цілком у дусі того часу: «Так как отдавать предприятие теперь какому бы то ни было концессионеру противно логике советской власти, то следовательно, чтобы дать предприятию жить надо его национализировать». При цьому, однак, було вирішено використовувати підприємство не як трамвайну лінію, а тільки для цілей освітлення Деміївки⁸¹. Дійсно, і після припинення трамвайного руху підприємство продовжувало функціонувати, забезпечуючи електроенергією абонентів на Деміївці. Як уже згадувалося, робочий

дріт Деміївського трамвая був фізично приєднаний до електричної мережі міського трамвая, проте формальної угоди з містом з цього приводу укладено не було. Тому відразу після відкриття руху, в липні 1911 року, міський голова звернувся до губернатора з проханням видати наказ про роз'єднання дротів⁸². Цього не було зроблено. У березні 1914 року київський окружний суд задовольнив позов міста і постановив припинити передачу струму на Деміївський трамвай, знову-таки роз'єднавши дроти⁸³. Однак у червні того ж року Марголін звернувся до міської управи з проханням дозволити йому знову користуватися струмом міського трамвая, з оплатою за тодішнім тарифом (4 копійки за кіловат-годину)⁸⁴. Надалі, як правило, дві лінії з трьох живилися від власної електростанції Деміївського трамвая, а третя (Саперна) — від міського трамвая; проте в разі нестачі палива й зупинки Деміївської електростанції міським струмом живилися всі три лінії. Крім цього, правління Деміївського трамвая відпускало електроенергію приватним абонентам, які фізично приєднувалися до трамвайних дротів. Формальних договорів з цими абонентами не укладалося; домовленості були усними, а абоненти приносили гроші в правління трамвая, не отримуючи жодних розписок. Поки трамвай працював, таких абонентів було 15; коли рух зупинився, так що утворився надлишок електроенергії, правління залучило нових абонентів, і загальне їх число зросло до 46. Одним з таких абонентів був «електробіограф» (кінотеатр), причому владі було невідомо, кому він належав⁸⁵.

16 серпня 1919 року було ухвалено постанову Колегії Комунальній Київського губвиконкому «о прийнятті в веденіе Коммуналдела и присоединении к коммунальным предприятиям Демиевского трамвая»⁸⁶ — тобто про націоналі-

⁷⁶ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 35, 44.

⁷⁷ Там само, арк. 59.

⁷⁸ Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. — 2012. — No 1. — С. 48.

⁷⁹ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 71.

⁸⁰ Там само, арк. 139.

⁸¹ Там само, арк. 163, 165зв.

⁸² Києвлянин. — 1911. — 28 июля.

⁸³ Киевская мысль. — 1914. — 21 марта

⁸⁴ Києвлянин. — 1914. — 28 июня

⁸⁵ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 148, 163–163зв.

⁸⁶ Там само, арк. 173.

зацію. Вочевидь, реальних наслідків вона не мала, оскільки через два тижні радянська влада пішла з Києва; містом заволоділа Добровольча армія. 29 вересня правління Деміївської міської залізниці (як тепер називалося підприємство), в особі того ж Геренрота, звернулося з черговою заявою до відновленої міської управи, попросивши дозволу підвищити тариф до 3 рублів в один кінець (що знову-таки дорівнювало чинному на той момент тарифу міського трамвая) і знову заявивши, що «немедленно же по удовлетворении Городской Управой нашего ходатайства, движение трамвая будет нами возобновлено»⁸⁷. Розглянувши клопотання, Контроль Київської міської думи констатував, що, зважаючи на труднощі з постачанням палива, відпускати електроенергію міської станції Деміївському трамваю було б украй небажаним. (Міські трамвайні лінії, які дума вважала важливішими, ніж лінії в межах околиці, на той час майже не працювали через перебої з паливом.) 20 листопада управа ухвалила: «Разрешить повысить тариф и открыть движение трамвая, но при условии работать собственной станцией», про що через кілька днів було повідомлено правлінню. Рух і тоді не було відкрито — очевидно, палива для вироблення достатньої кількості електроенергії в розпорядженні підприємства не було. В кінці грудня 1919 року — знову за радянської влади, що повернулася — обговорювалося питання «об открытии Демиевскому Трамваю тока», за умови погашення підприємством заборгованості за раніше поставлену електроенергію — але про відкриття трамвайного руху вже не йшлося⁸⁸.

14 травня 1920 року, через кілька днів після заняття Києва польською армією, правління Деміївської міської залізниці, в особі Геренрота й Когана, звернулося до юридичного відділу міської управи, вказавши, що «бывшими советскими учреждениями ГУБКОМГОСОРОМ и ОВИУЗ-ТРОЙКОЙ были разрушены наши трамвайные линии на Демиевке по Большой Китаевской и Саперной улицам, причем весь материал, рель-

сы, шпалы, костыли и проч. были употреблены для ремонта и постройки ветки ВИТЫ-ЛИТОВСКОЙ». Правління просило про повернення йому зазначеного майна⁸⁹. З огляду на те, що незабаром влада в місті знову змінилася, можна з упевненістю стверджувати, що це клопотання наслідків не мало. Це остання відома нам документальна згадка про Деміївський трамвай як про окреме підприємство.

У липні 1922 року 6 моторних вагонів Деміївського трамвая було передано міському трамваю (при цьому їх технічний стан був істотно краще, ніж у міських вагонів, позаяк протягом декількох років до цього вони не експлуатувалися). Вагон-салон згодом було перетворено на вагон-лабораторію⁹⁰. До питання про відновлення трамвайного руху на Деміївці повернулося роком пізніше. На 1924 рік було заплановано влаштувати перетин однієї трамвайної колії з чотирма коліями залізниці на Деміївському переїзді. Відповідно, Деміївська лінія мала обслуговуватися вагонами міського трамвая, які перетинали б залізницю двічі на день, виїжджаючи й заїжджаючи до парку. Відповідні витрати було передбачено п'ятирічним планом робіт на 1924–1928 роки⁹¹. Однак цей проект не був реалізований (вочевидь, влаштовувати перетин було визнано недоцільним), і питання про трамвайний рух на Деміївці залишилося невирішеним. Восени 1925 року в критичній замітці «Беспризорная Демиевка» в газеті «Киевский пролетарий» зазначалося: «<...> на подгнивших шпалах тянутся ржавые полосы рельс, трамвайных и железнодорожных. <...> Надо выяснить также вопрос о трамвайнном и поездном движении на Демиевке. Нужно ли оно? Если нужно — пускайте трамвай, не нужно — уберите ржавеющие рельсы»⁹². Як тимчасове рішення, 30 грудня 1925 року на Деміївці було відкрито автобусний рух, уздовж колишньої Васильківської лінії, від залізничного переїзду до трамвайного парку. Маршрут було поділено на дві дільниці, з тарифом 5 копійок за дільницю, він обслуговувався двома автобусами і працював з 8:30 ранку до 9 вечора⁹³.

⁸⁷ ДАК, ф. 163, оп. 54, спр. 463, арк. 174.

⁸⁸ Там само, арк. 180–182.

⁸⁹ Там само, спр. 457, арк. 11.

⁹⁰ Киевский трамвай за 40 лет. — Киев, 1933. — С. 31.

⁹¹ ЦДАВО, ф. 5, оп. 1, спр. 2670, арк. 192–193.

⁹² Киевский пролетарий. — 1925. — 11 ноября.

⁹³ Киевский пролетарий. — 1925. — 31 декабря.

Нарешті, навесні 1926 року було розроблено проект відновлення трамвайного руху на Сталінці (як з кінця 1925 року називалася Деміївка). Новий відрізок лінії було проведено через прокол під залізничним насипом у Байкового моста й так звані Берлізови городи (нинішній Камський провулок); таким чином колишній Деміївський трамвай було з'єднано з наявною лінією по Бульйонській вулиці (Казимира Малевича)⁹⁴. Рейки на самій Сталінці було укладено заново. Спорудження нової лінії обійшлося в 90 000 рублів⁹⁵. Найважливішою перевагою реалізованого проекту була можливість організувати прямі маршрути з міста на Сталінку. Рух новим трамвайним маршрутом, «А», від Червоної (Контрактової) площі до Сталінської електростанції (на Голосіївській площі), через вулиці Воровського (Хрещатик), Червоноармійську (Велику Васильківську), Бульйонську і Берлізови городи було відкрито 10 жовтня 1926 року. Лінію обслуговувало 12 вагонів, що давало інтервал руху в 6,5 хвилин. Маршрут був розбитий на чотири тарифних ділянки, так що вартість проїзду від однієї кінцевої до іншої, за тодішнім тарифом, становила 26 копійок (проїзд однієї, двох і трьох ділянок обходився у 8, 14 і 18 копійок відповідно)⁹⁶.

Крім самої Сталінки, нова лінія забезпечила трамвайним сполученням Забайків'я. Планувалося протягом наступного року розширити трамвайну мережу на Сталінці⁹⁷ — очевидно, шляхом відновлення Саперної та/або Китаївської ліній — однак цей проект не був реалізований. Маршрут «А» було скасовано з 1 січня 1927 року; замість нього на Сталінку пішов маршрут № 10, від Червоної площі через Глибочицю, Євбаз (площу Перемоги) та вулицю П'ятакова

(Саксаганського)⁹⁸. У 1959 році, з припиненням трамвайного руху до заводу імені Дзержинського (у нинішньої станції метро «Либідська»), на Сталінку було перенаправлено маршрут № 9, від Контрактової площі; маршрут № 10 став ходити туди ж від залізничного вокзалу. З 1957 по 1971 рік існував також маршрут № 24 «Бессарабка — Голосіївська площа». У квітні 1980 року відрізок лінії від Московської до Голосіївської площі було закрито, що означало припинення трамвайного руху на Деміївці. (Лінію до Московської площі було, в свою чергу, закрито в травні 2001 року.)

Таким чином, Деміївський трамвай в Києві існував як приватне підприємство близько 12 років (з лютого 1908 по початок 1920 року), з яких 7 з невеликим роком (з червня 1911 по вересень 1918 року) здійснювався трамвайний рух, загалом по трьох лініях (Васильківській, Саперній, Китаївській). З 1916 року одна колія Деміївського трамвая використовувалася також для вантажного, а в 1919 році — для пасажирського руху вузькоколійною залізничною гілкою Київ — Віта-Литовська. До 1916 року включно Деміївський трамвай був прибутковим підприємством; починаючи з 1917 року, він став приносити збитки, що й стало причиною закриття руху. Хоча його не можна порівняти за масштабом з міським трамваем (Київською міською залізницею), це підприємство, проте, відіграло важливу роль у забезпеченні жителів Деміївки транспортом, а в роки кризи 1917–1919 років — і електроенергією. Одна з ліній колишнього Деміївського трамвая була відновлена в 1926 році й існувала до 1980 року як частина лінії міського трамвая.

References

1. Mashkevich S. Istoriiia prymiskykh tramvaynykh liniy Kieva. I. Svyatoshynsky tramvai // Kraieznavstvo. — 2014. — № 1. — P. 35–44.

2. Graffman G. I Really should be Practicing. — New York, 1981. — P. 12.

⁹⁴ Киевский пролетарий. — 1926. — 30 марта.

⁹⁵ Киевский пролетарий. — 1926. — 6 октября.

⁹⁶ Киевский пролетарий. — 1926. — 10 октября.

⁹⁷ Киевский пролетарий. — 1926. — 14 ноября.

⁹⁸ Киевский пролетарий. — 1926. — 31 декабря.