

За змістом Віденський меморандум був схожим на той, що було надіслано до Угорського сейму, але вже більш детальним. Так, у другому пункті зазначалося, що "Околіє" як складова частина Угорщини, має бути наділена власним національним представницьким органом влади та верховною судовою владою" [Див.: 2, s. 369-377].

У другому документі було детально виписане улаштування майбутньої словацької автономії. Насамперед перераховувалося шістнадцять округів, які мали увійти до складу "Округи". У параграфі 55 визначалася столиця, якою мало стати м. Банська Бистриця де б знаходився Верховний королівський суд та словацький сейм (Краєві збори). Також у Меморандумі наголошувалося на тому, що крім автономії у сфері освіти та культури словацька економіка також має отримати можливість самостійного розвитку, що було досить важливо, беручи до уваги рівень розвитку місцевого господарства [4, s. 356]. Віденський меморандум можна охарактеризувати як документ у якому мова йшла не лише про визнання словаків як самостійної нації, а й підготовчим проектом до відокремлення словацьких земель як самостійної територіально-адміністративної одиниці у складі імперії.

12 грудня 1861 р. делегація на чолі з Ш.Мойзесом вручила петицію імператору Францу Йосипу I. Розглядаючи Меморандум, члени намісницької ради звернули увагу лише на питання освіти та культури. Як наслідок, 21 серпня 1862 р. було дозволено заснувати словацькі гімназії та культурно-просвітницький осередок Матицю словацьку [6, с. 82-83]. У тогочасних умовах розвитку словацького суспільства Матиця словацька стала символом національного руху.

Слід відзначити, що активізація національно-політичного руху словацького народу, який у продовж багатьох століть знаходився у складі Угорського королівства була зумовлена загальноєвропейською тенденцією національних рухів, а особливо рухом угорської буржуазії за свої права. Загострення національного

питання на початку 60-х рр. XIX ст. в Австрійській імперії, який був зумовлений економічними, політичними та соціальними чинниками, а також пожвавленням національних рухів народів Центральної та Південно-Східної Європи підвів найбільш свідомих представників словацького національного руху до необхідності створення програми словацького національного руху. Результатом їхньої діяльності став Меморандум словацького народу 1861 р. який мав визначити становище словацького народу у багатонаціональній державі. Хоча документ за стилем викладення більше схожий на прохання, однак він став програмою, якою керувалися представники словацького національного руху. Спільний багатовіковий історичний розвиток угорського та словацького народів вплинув на формування основних політичних вимог словаків. Про це свідчить той факт, що хоча словаки і прагнули створити власну територіально-адміністративну одиницю, але лише у складі Угорщини, яка ва свою чергу була частиною Австрійської імперії.

Список використаних джерел

1. Гурбан-Ваянский С. Нынешнее положение словаков // Славянский ежегодник. Издание Киевского славянского общества. – 1884. – Вып. VI. – С. 248-267.
2. Dokumenty k slovenskemu národnému hnutí v rokoch 1848-1914: V 3 zv. / – Bratislava, 1962. – 1972. Zv. – 1.
3. Dejiny Slovenska: V 6 zv. / Bratislava, 1992. – Zv. 3.
4. Dokumenty slovenskej národnej identity a štátnosti / Čaplovič D., Beňko J., Marsina R. – Bratislava, 1998. – Zv. 1.
5. Holotík L. Memorandum slovenského národa z r. 1861 // Historický časopis. – 1963. – R. 11, Č. 1. – S. 3-29.
6. Славянские матицы XIX век / Исламов Т.М., Лещиловская О.П., Ненашева З.С. Харчиева Г.Ю. / Под ред. Лещиловской О.П. – М., 1996.
7. Pešťbudínske vedomosti. – 1861. – 21 februar. – S. 7.
8. Polla B. Ku geneze Daxnerovho Hlasu zo Slovenska // Historické štúdie. – 1957. – R. 3. – S. 346-353.
9. Z prameňov národa. Na pamiatku 125-ho výročia vzniku Memoranda slovenského národa 1861 r. – Martin, 1988.
10. Штур Л. Послание славянам с берегов Дуная. Славянство и мир будущего. – СПб. 1909.

Надійшла до редколегії 01.02.13

И. Малацай, канд. ист. наук, доц.
КНУ имени Тараса Шевченко, Киев

МЕМОРАНДУМ СЛОВАЦЬКОГО НАРОДА 1861 Г.

В статье исследуются причины и предпосылки создания Меморандума словацкого народа 1861 г., как главного программного документа словацкого национального движения второй половины XIX в.

Ключевые слова: Словакия, национальное движение, Меморандум.

I. Malatsay, Ph.D. in History, Associate Prof.
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv

MEMORANDUM OF THE SLOVAK NATION IN 1861

This article investigates the causes and conditions create the Memorandum of the Slovak nation in 1861 as the main program document of the Slovak national movement in the second half of the nineteenth century.

Key words: Slovakia national movement Memorandum.

УДК 629.341:94(47).083:94(477)

С. Машкевич, д-р фіз.-мат. наук,
пров. наук. співроб.

Інституту теоретичної фізики ім. М. Боголюбова НАН України, Київ

ДО ІСТОРІЇ АВТОБУСНОГО СПОЛУЧЕННЯ В ДОРЕВОЛЮЦІЙНОМУ КИЄВІ

Розглядається маловідомий епізод історії Києва – влаштування пасажирського автобусного сполучення в 1913-14 роках, що мало метою створення конкуренції трамваю та здешевлення приватного трамвайного підприємства напередодні його викупу містом.

Ключові слова: Київ, міський транспорт, автобус.

В історії київського громадського транспорту датою відкриття автобусного руху зазвичай вважається грудень 1925 року [16, с. 159]. Насправді автобусне сполу-

чення в Києві було вперше організовано 1913 року. Воно не набуло широкого розвитку, проіснувало всього півтора роки, й тому цей епізод залишився маловідо-

мим. Метою даної статті є опис та аналіз пов'язаних з цим подій. Основними джерелами є документи з фондів Державного архіву міста Києва (ДАК), Державного архіву Київської області (ДАКО) і київська періодична преса 1910-1914 років.

Першим видом громадського транспорту в Києві стали омнібуси – пасажирські карети на кінній тязі, попередники автобусів. У січні 1878 року купець 1-ї гільдії Меєр Левін подав клопотання до міської управи з пропозицією організувати рух омнібусів [12, арк. 1]. Було дано дозвіл, і 17 (29) червня 1879 року омнібуси, місткістю близько двадцяти чоловік кожен, пішли від Олександрівської (Контрактової) до Бессарабської площі. Плата за проїзд становила 7 копійок вгору і 6 копійок вниз [32]. Підприємець мав намір відкрити й інші маршрути, зокрема, від Бессарабки до Єврейського базару (площі Перемоги), від Подолу на вокзал [12, арк. 4, 8]. Цим планам, однак, не судилося збутися. Рух омнібусів тривав протягом наступного, 1880 року (навесні цього року було складено проект правил проїзду в них [13]); однак восени того ж року огляд омнібусів показав, що останні знаходяться в незадовільному технічному й санітарному стані. Рух було закрито, а підприємця притягнуто до відповідальності [12, арк. 9-17; 29, с. 16].

Протягом наступних тридцяти років до ідеї безрейкового громадського транспорту в Києві майже не поверталися. Істотно вигідніше й економічніше, особливо при тодішньому стані міських вулиць, був рейковий транспорт. 1 (13) червня 1892 року на Олександрівському (Володимирському) узвозі, де дванадцятьма роками раніше ходили омнібуси, розпочався рух електричного трамвая. Подальший інтенсивний розвиток трамвайного руху був значною мірою обумовлений тим, що трамвай виявився вельми прибутковим підприємством. Трамвайна мережа належала акціонерному товариству Київської міської залізниці. У договорі 1889 року між засновником товариства інженером Амандом Струве й містом було передбачено можливість викупу підприємства містом через 25 років з моменту укладення договору, за суму, що дорівнювала подвоєному чистому доходу підприємства за останні п'ять років перед викупом [15, арк. 162в]. Отже, міська управа була зацікавлена, з одного боку, в тому, щоб викупити трамвай та отримувати надалі прибуток від його експлуатації – а з іншого боку, в тому, щоб напередодні викупу трамвай був якомога менше прибутковим. Це й стало основною мотивацією спроби організувати автобусний рух: влаштувати конкуренцію трамваю, аби зменшити його прибуток.

Строком можливого викупу був 1914 рік; створити альтернативу трамвайному підприємству бажано було кількома роками раніше. Нагода трапилася навесні 1910 року. Дехто А. Прейс, представник швейцарського товариства автомобілів і аеропланів, зробив пропозицію Київській міській управі – влаштувати експлуатацію в Києві автобусів, місткістю від 20 до 24 чоловік, на маршруті Олександрівська площа – міська дума – Фундуклейвська (Богдана Хмельницького) – вокзал, з інтервалом 10 хвилин і вартістю проїзду 5 копійок за кожен з трьох названих ділянок [28].

На початку червня 1910 міська управа обрала комісію для розроблення умов майбутньої концесії на влаштування автобусного руху, під головуванням барона Валерія Оргіс-Рутенберга, який тоді очолював міську залізничну комісію, що відповідала за трамвайні справи [24]. Майже відразу ж було порушено питання про зменшення автобусного тарифу: замість 5 коп. за кожен тарифну ділянку пропонувалося 4 коп. за першу й 3 коп. за кожен наступну. Це зробило б автобус трохи дешевшим за трамвай, проїзд в якому тоді коштував 5 коп. за

першу ділянку і 3 коп. за кожен наступну [21]. Приблизно через місяць новою комісією було складено список з семи автобусних маршрутів, що їх мало бути влаштовано до 1913 року. Траси всіх цих маршрутів фактично дублювали трамвайні лінії, що вже існували; таким чином, створювалася пряма конкуренція трамваю, чого місто й бажало [34]. 20 вересня (3 жовтня) 1910 року міська дума постановила укласти договір з Прейсом [7], і вже через два дні міський голова надіслав постанову думи київському губернатору з клопотанням про якнайшвидшу ухвалу, прямо вказавши на причину: "возможно скорое устройство автобусного движения представляется желательным не только в интересах городского населения, нуждающегося в удобном и дешевом сообщении, но и городской кассы, в виду предстоящего выкупа городской железной дороги" [6]. Однак проект Прейса так і не було реалізовано.

У березні 1911 року надійшла заява від фірми Луї Гейера з пропозицією здійснити проект на умовах, уже вироблених у договорі з Прейсом [3]. 26 квітня (9 травня) було підписано контракт на віддачу автобусної концесії цій фірмі. Перший маршрут планувався від Подолу до вокзалу, другий мав бути кільцевим, з'єднавши Хрещатик, Сінну (Львівську) площу, вокзал і Маріїнсько-Благовіщенську вулицю (Саксаганського) [1]. Згідно з контрактом, рух по першій лінії мав бути відкритий не пізніше ніж через півроку після підписання; проте до середини жовтня в Київ не було навіть доставлено жодного автобуса. Контракт було анульовано [2].

Наступною стала пропозиція берлінського акціонерного товариства N.A.G. (Neue Automobil-Gesellschaft) про організацію автобусного руху на половинних акціонерних засадах (одна половина підприємства мала належати товариству, друга – місту). Міська управа погодилася на це, з умовою, щоб товариство ні в якому разі не продавало свої акції особам, причетним до товариства Київської міської залізниці (все з тієї ж причини – автобусне підприємство мало стати конкурентом трамвайному) [26]. У грудні 1912 року була досягнута домовленість про експлуатацію пробної лінії від Царської (Європейської) площі до території Всеросійської виставки (нинішня територія спорткомплексу "Олімпійський") протягом літа 1913 року [25]. Але й цей проект залишився на папері.

На початку 1913 року стало очевидно, що затягувати вирішення питання з автобусним сполученням більше не можна. Наближався термін викупу трамвая, а на початку літа мала відкритися виставка, що віщувало додатковий пасажиропотік. Тоді було ухвалено, що автобусне підприємство буде повністю належати місту – у приватних фірм будуть тільки закуплені автобуси. Розглянувши декілька пропозицій, міська управа ухвалила придбати п'ять машин у фірми Бенц-Гаггенау [20]. Відповідний договір було укладено 9 (22) березня 1913 року. Кожен автобус, розрахований на 21 місць для сидіння й 6 для стояння, коштував місту 10 775 рублів. Чверть всієї суми мала бути виплачена негайно після приймання автобусів міською управою, залишок – розбитий на шість платежів, раз на три місяці. Гарантійний термін на машини становив один рік. Окремо фіксувалося: "Фирма ручается, что поставляемые автобусы будут исправно действовать на уклонах в 10% и что будут потреблять на пробеге 100 километров по ровной дороге бензина около 32 килограмм и масла около 5 килограмм, при условии правильного обращения с машиной и нормального сухого состояния улиц" [14, арк. 2-23в].

Примітно, що при обговоренні майбутніх маршрутів автобусів один з гласних міської думи, Н. В. Ковалевський, пропонував виключити з маршрутної мережі головну вулицю – Хрещатик, мотивуючи це таким чином:

"Наш город и в особенности такой центр, как Крещатик к сожалению не славится благорастворением воздуха, а в летнюю пору во время разгара асфальтовых работ распространяется такой смрад, что обывателям приходится затыкать носы и мне кажется несправедливым допустить, чтобы ко всем запахам присоединить бензинную копоть, которою неминуемо обдаст пешеходов пылящая машина с вобравшимися на нее двадцатью счастливыми седоками, говорю счастливыми, предполагая, что особенно в первое время места будут братья с боя" [14, арк. 20-20зв]. Однак було, звісно, ухвалено пустити автобуси по центральних вулицях, де очікувався максимальний пасажиропотік і де це дозволяв стан мостових. Запроектували два маршрути: Олександрівська площа – виставка й Олександрівська площа – вокзал; вони поділялися, відповідно, на дві й три тарифних ділянки, при тарифі 10 коп. за першу ділянку й 5 коп. за кожну наступну [9]. Водночас було встановлено правила руху для самих автобусів – вони користувалися пріоритетом на один щабель нижче трамваїв, тож кінні та механічні екіпажі повинні були поступатися їм дорогою – й правила проїзду пасажирів в автобусах: окрім звичайних і для нашого часу положень про заборону проїзду в нетверезому стані, у брудному одязі, з багажем, що погано пахне, заборонялося входити в автобуси "дамам, не имеющим предохранительных наконечников на шляпных булавках" [27].

Нарешті, 1 (14) червня 1913 року (за збігом, рівно в 21-ту річницю пуску київського електричного трамвая) було відкрито рух двох автобусів за маршрутом Царська площа – виставка. Як повідомляли газети, "в течение всего дня автобусы ходили переполненными публикой" [30]. Основною ж перешкодою новому виду транспорту стали візники, що часто не бажали поступатися автобусам дорогою, незважаючи на вимогу правил. Менше ніж через тиждень відбулася перша аварія за участю автобуса: на розі Хрещатика та Прорізної візник Сергій Король ігнорував сигнали, не поступався дорогою і, нарешті, різко зупинив прольотку прямо перед автобусом № 2; шофер останнього негайно загальмував, але все ж таки не зумів уникнути зіткнення, в результаті якого автобус не зміг продовжувати рух [14, арк. 112, 114].

Завдяки гарному завантаженню автобусів, при 10-копійчаному тарифі, що вдвічі перевищував трамвайний, кожна з двох машин стала давати до 15 рублів чистого прибутку на добу [19]. Тому вже через кілька днів після відкриття руху було поставлено питання про зниження тарифу – в інтересах незаможної публіки та зважаючи на конкуренцію з трамваем. 7 (20) червня міською управою було затверджено 5-копійчаний тариф до півдня, коли пасажиропотік був відносно невеликим [14, арк. 113-113зв]. З 15 (28) червня на лінію вийшло ще два автобуси – таким чином, рухомий склад досяг запланованої чисельності: чотири автобуси на маршрутах, п'ятий у резерві. До 18 червня (1 липня) було відкрито другий автобусний маршрут, від Царської площі до вокзалу [5]. 24 червня (7 липня) – ще раз переглянуто тарифи. Тепер проїзд від Царської площі до виставки коштував 5 копійок у будь-яку пору дня, а маршрут Царська площа – вокзал розбивався на дві тарифні ділянки, з тарифом по 5 копійок за кожну [14, арк. 163-164; 4]. Рекомендуючи це зниження тарифів, думська залізнична комісія (яка тепер відала й автобусним рухом) відзначала, що експлуатація автобусів в результаті, ймовірно, виявиться дещо збитковою – однак радила не зупинятися перед цим "в интересах населения и городского хозяйства" [14, арк. 163-164]. Тут знов-таки йшлося про конкуренцію з трамваем. З тією ж метою на вокзальній лінії розклад автобусів було узгоджено з

розкладом прибуття дачних поїздів, тож автобуси швидко наповнювалися публікою, негайно рушали в путь, і пасажирів діставалися міста дещо швидше, ніж якби вони їхали трамваем. Високий попит призвів до того, що кондуктори стали допускати наповнення машин понад норму. Одного разу, коли замість належних 24-26 пасажирів в автобус набилося понад 30, він насилу здолав підйом Безаківською вулицею [23].

Товариство Київської міської залізниці не залишило без уваги появу конкурента. Менш ніж через три тижні після пуску автобусів Товариство звернулося до міської управи, заявивши, що введення руху за маршрутом Царська площа – виставка порушує права Товариства згідно з договором останнього з містом. Відповідь управи (цілком справедлива) зводилася до того, що введення автобусного руху ніяк не суперечить згаданому договору. Товариство ще раз висловило було претензії – з приводу автобусів, які, розвертаючись на кінцевому пункті у виставки, обмежували рух трамваїв; у відповіді було роз'яснено, що монополія Товариства поширюється тільки на рейкову мережу на міських вулицях – але самі вулиці залишаються в спільному користуванні всього населення, й автобуси мають безумовне право маневрувати так, як необхідно [14, арк. 165, 167-167зв]. Шофери ж автобусів ставали щодалі сміливішими. У гонитві за прибутком почалося те, що кореспондент газети назвав "скаженою їздою" автобусів. Вони часто мчали з великою швидкістю, прагнучи підібрати пасажирів, що чекали трамвай на зупинках. 29 липня (11 серпня) на повороті Великої Васильківської, у Рогнідинської, у правого узбіччя вулиці рухалась підвода з дошками, лівіше її – візник, а посеред вулиці, по рейках – два вагони трамвая. За трамваями слідував автобус № 4. Шофер автобуса, бажачи обігнати всіх інших учасників руху, розвинув велику швидкість і спробував проскочити між візником і трамваями. Маневр не вдался, і машина зачепила візникові дрожки, порвавши на коні збрую і пошкодивши колесо дрожок; від самого автобуса відірвалися сходинки й впали на бруківку [8].

Подібний стиль водіння приніс матеріальні дивіденди. За серпень 1913 року автобуси, замість очікуваного збитку, дали невеликий прибуток (дохід склав 5864 руб. при витраті, включаючи амортизацію, 5502 руб.). Восени того ж року до маршрутів було внесено зміну. Вранці автобуси робили кілька рейсів від Царської площі до вокзалу; пасажирами цих рейсів були головним чином службовці установ Києва, що жили в дачних місцевостях і діставалися Києва поїздами. В інший час, до 11 години вечора, автобуси ходили від Царської площі до Миколаївського костюлю на Великій Васильківській. Весь цей маршрут становив одну ділянку й відповідно обходився пасажиру в 5 копійок, тоді як на трамваї така сама подорож коштувала 8 копійок (дві ділянки). Здавалося, що справа створення конкуренції трамваю успішно прогресує [17].

Однак на рубежі 1913-14 років виявилось, що перспективи автобусного підприємства ніяк не безхмарні. Ще в жовтні почалися проблеми з фірмою Бенц-Гагенау, яка не виконала вимог міста про виправлення в автобусах (що знаходилися ще на гарантії) деяких дефектів і про поставку запасних частин; у відповідь місто затримало черговий платіж фірмі [18]. При складанні кошторису експлуатації автобусів на 1914 рік було заплановано величезний збиток (близько 55 тис. руб. доходу при майже 119 тис. руб. витрат, до яких входила повна амортизація автобусів) [10]. Наприкінці лютого 1914 року в думській комісії обговорювалося питання про поломку рами одного з автобусів. Було вирішено вимагати від фірми-виробника заміни рами, і разом з тим констатова-

но, що поломка, на думку експертів, має причиною слабкість конструкції, тож найближчим часом слід очікувати таких самих поломок рам і в інших машинах [11].

У жовтні того ж року в газетній замітці було відверто заявлено: "Главной целью введения автобусного сообщения было подорвать, хотя отчасти, доходность некоторых главных трамвайных линий, в тех видах, чтобы соответственно понизить выкупную стоимость трамвайного предприятия. Затея эта, как констатировано городским управлением, положительных результатов не дала. Автобусное сообщение, почти совершенно не отразившееся на интенсивности трамвайного движения, в сторону его уменьшения, тем не менее ввело городское управление в значительные убытки. В связи с предстоящим с 1 ноября тек. года выкупом г. Киевом трамвайного предприятия, дальнейшее существование автобусного движения является уже совершенно бесцельным" [22].

Викуп трамвайного підприємства, з інших причин, так ніколи і не відбувся. Долю ж автобусного підприємства було остаточно вирішено після того, як в ніч на 30 листопада (13 грудня) автобус № 1 згорів. Причиною було загоряння бензину в карбюраторі. Це сталося на розі Маріїнсько-Благовіщенської та Кузнечної (Горького) вулиць – на щастя, по дорозі в парк, уже без пасажирів. Водій, механік і кондуктор автобуса ледь встигли врятуватися [33]. У середині грудня (за старим стилем) міська управа зробила розпорядження про припинення автобусного руху. З чотирьох автобусів, що залишилися, два було згодом переобладнано в пожежні машини й включено до складу обозу Старокиївського пожежного відділення, а ще один деякий час перевозив поранених і медичний персонал [31]. Автобусний рух в Києві було знову відкрито лише за радянської влади, у 1925 році – причому перший маршрут пролягав тією самою трасою, що й дванадцятьма роками раніше (між нинішніми Європейською площею та вулицею Саксаганського).

Отже, основним мотивом введення пасажирського автобусного сполучення в Києві влітку 1913 року було створення конкуренції трамвайному підприємству, з метою зниження його викупної вартості та отримання таким шляхом вигоди для міста. Ця мета не була досягнута, і, зважаючи на збитковість, автобусний рух припинився наприкінці 1914 року, проіснувавши, таким чином, трохи більш ніж півтора роки.

Список використаних джерел

1. Автобусная концессия // Киевская мысль. – 1911. – 28 апреля.
2. Автобусная концессия // Киевская мысль. – 1911. – 18 октября.
3. Автобусное движение // Киевская мысль. – 1911. – 9 марта.
4. Автобусное движение // Киевская мысль. – 1913. – 27 июня.
5. Автобусное сообщение // Киевская мысль. – 1913. – 18 июня.
6. Автобусное сообщение и автотаксометры // Киевлянин. – 1910. – 22 сентября.
7. Автобусное сообщение и автотаксометры в Киеве // Киевлянин. – 1910. – 21 сентября.
8. Бешенная езда автобусов // Киевлянин. – 1913. – 30 июля.
9. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. – 1913. – 10 апреля.
10. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. – 1913. – 20 ноября.
11. В городской железнодорожной комиссии // Киевлянин. – 1914. – 2 марта.
12. Державний архів міста Києва (ДАК). – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 672.
13. ДАК. – Ф. 163. – Оп. 7. – Спр. 776.
14. ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 155.
15. Державний архів Київської області (ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 246. – Спр. 45.
16. История Киева (в 3-х томах). – Т. 3, кн. 1. – К., Наукова Думка, 1985. – 496 с.
17. К автобусному движению // Киевлянин. – 1913. – 17 ноября.
18. К автобусному движению в Киеве // Киевлянин. – 1913. – 11 октября.
19. К автобусному сообщению в Киеве // Киевлянин. – 1913. – 7 июня.
20. К введению в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. – 1913. – 28 февраля.
21. К вопросу о введении в Киеве автобусного движения // Киевлянин. – 1910. – 4 июня.
22. К дальнейшей судьбе автобусного движения в г. Киеве // Киевлянин. – 1914. – 10 октября.
23. К движению городских автобусов // Киевлянин. – 1913. – 29 июня.
24. К устройству автобусного движения в Киеве // Киевлянин. – 1910. – 1 июня.
25. К устройству в Киеве автобусного движения // Киевлянин. – 1912. – 16 декабря.
26. К устройству в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. – 1912. – 10 января.
27. К устройству в Киеве автобусного сообщения // Киевлянин. – 1913. – 1 мая.
28. К устройству в Киеве правильного омнибусно-автомобильного сообщения // Киевлянин. – 1910. – 5 марта.
29. Киевский трамвай за 40 лет. – К., 1933. – 160 с.
30. Начало автобусного движения в Киеве // Киевлянин. – 1913. – 2 июня.
31. Прекращение автобусного движения // Киевлянин. – 1914. – 16 декабря.
32. С 17-го июня по Крещатику и Александровской улице началось движение омнибусов // Киевлянин. – 1879. – 23 июня.
33. Сгоревший городской автобус // Киевлянин. – 1914. – 1 декабря.
34. Условия введения автобусного сообщения в Киеве // Киевлянин. – 1910. – 22 июня.

Надійшла до редколегії 01.02.13

С. Машкевич, д-р физ.-мат. наук, ведущий науч. сотр.
Института теоретической физики им. Боголюбова НАН Украины, Киев

К ИСТОРИИ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОМ КИЕВЕ

Рассматривается малоизвестный эпизод истории Киева – устройство пассажирского автобусного сообщения в 1913-14 годах. Основной целью было создать конкуренцию частному трамвайному предприятию, тем самым снизив его прибыль и соответственно цену, в преддверии его выкупа городом.

Ключевые слова: Киев, городской транспорт, автобус.

S. Mashkevich, Doctor of Physical and Mathematical Sciences, Senior Research Fellow,
Bogolyubov's Institute of Theoretical Physics of Ukrainian NAS, Kyiv

ON THE HISTORY OF BUS SERVICE IN PRE-REVOLUTIONARY KIEV

The article is dedicated to an unfamiliar episode of Kiev history – passenger bus service which existed in that city in 1913-14. The main motivation was to provide competition for the private tram enterprise, thereby reducing its profit and bringing down its price pending its buyout by the city.

Keywords: Kiev, public transportation, bus.