

# Перший київський ТРАМВАЙ



Київ - 1892

ДЕПАРТАМЕНТ КУЛЬТУРИ ВИКОНАВЧОГО ОРГАНУ КИЇВСЬКОЇ  
МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ)  
Публічна бібліотека імені Лесі Українки для дорослих міста Києва  
Відділ електронних ресурсів та довідково-бібліографічного обслуговування

ПУБЛІЧНА  
БІБЛІОТЕКА  
ІМЕНІ  
ЛЕСИ УКРАЇНКИ

# Перший київський трамвай

*Бібліографічний список*

Київ – 2026

Перший київський трамвай : біогр. спис. / упоряд. С. Денисова, А. Своровський, Т. Квітко ; бібліогр.-ред. Т. Гніда ; літ. ред. О. Трубайчук ; Департамент культури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) ; Публ. б-ка ім. Лесі Українки для дорослих. – Київ, 2026. – 13 с. – (Мій улюблений Київ: історичні цікавинки ; Вип. 4).

Бібліографічний список «Перший київський трамвай» містить добірку джерел (книги, статті з продовжуваних та періодичних видань, електронні ресурси), в яких представлена історія появи на вулицях міста Києва перших трамваїв.

Посібник адресований бібліотекарям, учителям, студентам, учням та всім, хто цікавиться історією нашого міста.

*Всі фото для бібліографічного списку взяті з відкритих джерел мережі інтернет. Обкладинка згенерована за допомогою ШІ.*

Відділ електронних ресурсів та довідково-бібліографічного обслуговування,  
вул. Кониського, 83-85.

Упорядник: С. Денисова,  
А. Своровський,  
Т. Квітко

Бібліограф-редактор: Т. Гніда  
Літературний редактор: О. Трубайчук

Телефони для довідок: +38 (044) 486-01-46, +38 (068) 139-31-41  
e-mail: [4bibliograf4@gmail.com](mailto:4bibliograf4@gmail.com)

© Публічна бібліотека імені Лесі Українки для дорослих м. Києва

Наприкінці XIX століття Київ був одним із найбільших і найдинамічніших міст Російської імперії. Проте його унікальний рельєф – високі пагорби та круті узвози – створював серйозну транспортну проблему. Саме це специфічне географічне положення зробило Київ піонером у впровадженні електричної тяги.



*Конка на вулицях Києва*

До 1890-х років основним видом громадського транспорту була конка (кінна залізниця). Однак для Києва вона виявилася неефективною. Коні не могли витягнути важкі вагони на круті підйоми, як-от Олександрівський (нині Володимирський) узвіз. Тварини швидко виснажувалися, а на особливо складних ділянках доводилося запрягати по шість або вісім коней, що робило перевезення дорогими та повільними.

Київ стрімко розвивався, розширялись його межі, зростала кількість населення, а разом із нею – потреба в зручному та доступному міському транспорті. Тому Київською міською управою було прийнято рішення про створення мережі міської залізниці. Ключову роль відіграв підприємець та

військовий інженер Аманд Струве, який запропонував місту проєкт будівництва. Між Київською міською управою та Амандом Струве був укладений «Контракт на влаштування в Києві міської залізниці» (1889 рік). Від імені міста підпис поставив міський голова Іван Толлі. Проєктуванням займався особисто Аманд Струве, який на той час уже мав досвід будівництва мостів (зокрема, залізничного мосту в Києві). Згідно цього



*Іван Толлі*

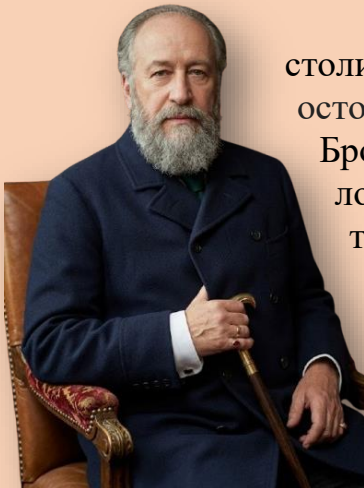


*Аманд Струве*

«Контракту...» Струве отримував монопольне право на експлуатацію мережі протягом 45 років. Міською думою була прийнята Постанова від 1891 року, яка надавала дозвіл на проведення експерименту з електричною тягою на Олександрівському узвозі. Це рішення було революційним, оскільки Міністерство внутрішніх справ Російської імперії на той час не мало навіть нормативної бази для електричного транспорту.

Офіційні оголошення про початок будівництва та умови експлуатації публікувалися в газеті «Киевлянин» – головному офіційному та інформаційному органі тогочасного міста.

Оскільки проєкт був переважно комерційним, міський бюджет Києва не витратив на будівництво трамвая жодної копійки. Для реалізації задуму Аманд Струве створив «Товариство Київської міської залізниці» (акціонерне товариство). Статут Товариства був Височайше затверджений (тобто самим Імператором) 21 грудня 1890 року. Офіційне заснування й відкриття Товариства відбулося 19 червня 1891 року. До правління Товариства були обрані А. Струве, І. Мацнев і Н. Саханський. Правління Товариства знаходилось за адресою Велика Житомирська, 10. Статутний капітал формувався шляхом випуску акцій та облігацій. Основними акціонерами були великі промисловці та банкіри того часу. Струве зумів залучити капітал не лише з місцевих джерел, а й від бельгійських та німецьких інвесторів (зокрема компанії Siemens & Halske та Thomson-Houston). За умовами контракту, місто передавало право на експлуатацію доріг товариству на 45 років. Натомість товариство зобов'язувалося віддавати частину прибутку в міську касу, а після закінчення терміну оренди – передати всю інфраструктуру у власність міста безоплатно.



*Лазар Бродський*

Київ наприкінці XIX століття був «цукровою столицею» світу. Найбагатші люди міста не стояли осторонь. Найбільший цукрозаводчик імперії Лазар Бродський був одним із головних негласних спонсорів та лобістів інфраструктурних проєктів. Він розумів, що трамвай підніме вартість землі та нерухомості, якою він володів. Саме завдяки фінансовим гарантіям Бродського та його зв'язкам у банківських колах Струве вдавалося отримувати кредити на закупівлю дорогого обладнання (генераторів та мідних дротів).

Родина Терещенків підтримувала розвиток трамвая через розбудову соціальної інфраструктури вздовж ліній. Коли трамвай пішов на Печерськ та в напрямку сучасної площі Перемоги, Терещенки фінансували будівництво лікарень та притулків поруч із зупинками, роблячи транспорт доступним для незаможних верств населення, які їхали на лікування. Варто зазначити, що київські багатії часто виступали акціонерами Товариства, бо бачили в трамваї не лише благодійність, а й надійну інвестицію.

Цікаво, що проти трамвая активно виступали власники телефонних мереж. Вони стверджували, що електричні дроти трамвая створюють перешкоди («гудіння») у телефонних трубках. Струве довелося за власні кошти (кошти Товариства) перекладати телефонні кабелі, щоб владнати цей конфлікт. Це було ще однією значною статтею витрат, яку покрили меценати-акціонери.

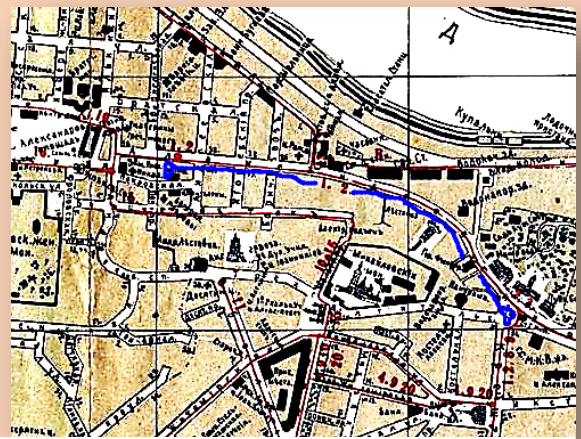


Перший електричний трамвай виїхав на вулиці Києва 1 (14) червня 1892 року. Перші два вагони були побудовані на заводах Siemens & Halske (Німеччина). Вони були невеликими, відкритого та закритого типу, з двигунами потужністю близько 20 кінських сил. Використовувалася колія 1524 мм (російський стандарт).

Перший маршрут пролягав від

Царської площі (нині Європейська площа) до Нижньої площі (нині Поштова площа) по Олександрівському узвозу. Довжина першої лінії становила всього 1,5 км. Невдовзі лінію продовжили по Хрещатику та до Великої Васильківської.

Приміські маршрути з'явилися дещо пізніше. Найвідоміша лінія – в Пушу-Водицю, запущена у 1900 році. Це був справжній прорив, адже трамвай став не просто міським транспортом, а дачним експресом. Також існувала лінія на Святошин та через Ланцюговий міст на Дарницю (Слобідку).



Частина карти Києва . Синім позначено першу лінію електричного трамваю.

Проїзд був недешевим. Система оплати була зонованою. В середньому квиток коштував від 3 до 5 копійок за одну секцію (зону). Існували також пільгові квитки для учнів та студентів.

Перші роки не обходилися без пригод. Через обледеніння або потрапляння каміння в жолоби рейок трамваї сходили з рейок. Траплялись аварії. Одна з резонансних подій сталася на початку 1900-х на крутому Круглоуніверситетському узвозі, де вагон через несправність набрав величезну швидкість і перекинувся. Після цього правила технічного огляду суттєво посилили.

Перше трамвайне депо (Васильківське) знаходилося на розі вулиць Великої Васильківської та Ділової. Згодом з'явилися Лук'янівське (1892) та Куренівське депо. Це були не просто гаражі, а потужні ремонтні майстерні, деякі – з власною електростанцією.

Професія водія (спочатку їх часто називали вагоновожатими або мотористами) перших трамваїв наприкінці ХІХ – на початку ХХ століття була дуже престижною, шанованою. Керувати таким дивом техніки могли лише спеціально навчені люди, що підвищувало їхній статус. До кандидатів висувалися серйозні вимоги щодо здоров'я та дисципліни. Робота була стоячою (сидінь для водіїв спочатку не було) і проходила на відкритому майданчику за будь-якої погоди. За вживання алкоголю звільняли миттєво та назавжди. Водій відповідав за безпеку пасажирів та рух на маршруті. Робота вагоновожатого оплачувалася значно вище, ніж важка фізична праця некваліфікованих робітників і дозволяла утримувати сім'ю. Водії та кондуктори початку ХХ століття були одягнені в сувору, часто темну форму, яка нагадувала військову або залізничну. Вона складалася з функціонального піджака або кітеля, штанів та кашкета (фуражки) з козирком. На кашкетах часто розміщували металеві знаки, що вказували на приналежність до трамвайного парку або службовий номер. Форма була розрахована на роботу за будь-якої погоди, оскільки перші трамваї часто мали відкриті майданчики для водія.

Крім водіїв, величезний штат складали кондуктори, колійні обхідники (щодня перевіряли стан рейок), змащувальники та слюсарі. Жінок на роботу в депо почали масово брати лише під час Першої світової війни через дефіцит чоловічих рук.

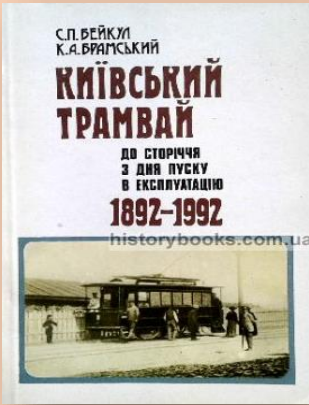
Завдяки волі Аманда Струве, підтримці міського голови Івана Толлі та фінансовій могутності Лазаря Бродського, Київ отримав транспорт, який на роки випередив свій час.

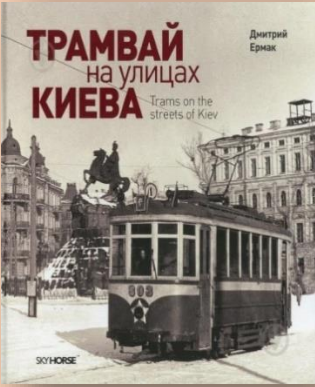
Цей проєкт став ідеальним прикладом того, як приватна ініціатива за підтримки муніципальної влади та меценатського капіталу може здійснити технологічний прорив, не обтяжуючи кишені пересічних платників податків.


Київський трамвай не просто змінив логістику міста – він став його символом. Київ назавжди вписав своє ім'я в історію світової інженерії як місто, де електричний транспорт переміг силу тяжіння.




# Література

- 

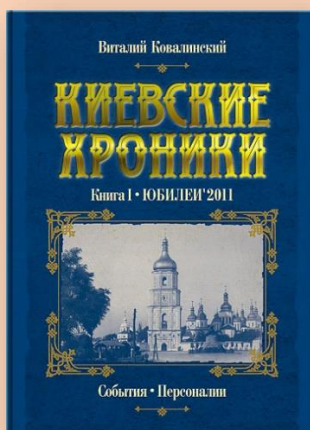
1. Бейкул С. П. Київський трамвай / С. П. Бейкул, К. А. Брамський. – Київ : Будівельник, 1992. – 96 с.  
*Видання присвячене історії київського трамвая, містить відомості про перші лінії, рухомий склад і розвиток інфраструктури.*
- 

2. Ермак Д. Трамвай на улицах Киева / Дмитрий Ермак. – Київ : Скай Хорс, 2011. – 276 с.  
*Ілюстроване видання, що висвітлює історію трамвая в Києві, зокрема типи вагонів і особливості експлуатації.*
- 

3. [Игнатович-Завилейный В. В. Электрический трамвай в Киеве](#) : публичная лекция / В. В. Игнатович-Завилейный. – Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1894. – 58 с. : ил., вкл.  
*Публічна лекція, яка була прочитана 29-го березня 1894 року, стосується головним чином технічних аспектів перших років роботи київського трамвая. Разом з тим увагу приділено і історії (на той момент ще зовсім короткої!).*
- 

4. [Киевский трамвай за сорок лет 1892-1932](#) / [отв. ред. Ю. Ю. Струк]. – Киев : Издание Киевского трамвайного треста, 1933. – 159, [1] с.  
*Нарис розвитку Києва та трамвайного руху у місті за сорок років. Опис технічних пристроїв рейкової мережі, рухомого складу, гаражів. Головні трамвайні майстерні. Експлуатація трамваїв та її інтенсифікація. Перспективи розвитку трамвайного руху.*

5.

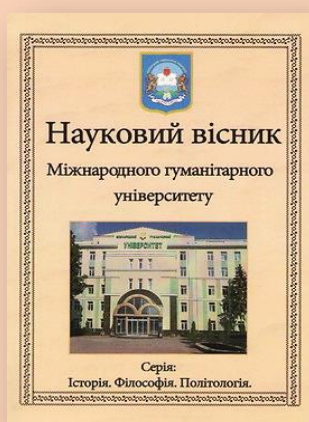


Ковалинский В. Кони на рельсах // Ковалинский В. Киевские хроники / В. Ковалинский. – Киев : Варто, 2012. – Кн. I : Юбилей 2011. – С. 133-139.

6.

Корнійчук Д. Київському трамваю – 120 років. Як він з'явився у місті [Електронний ресурс] // Історична правда : сайт. – Режим доступу : <https://surl.li/xsfxeu>. – Дата публікації : 08.04.2026. – Назва з екрана.

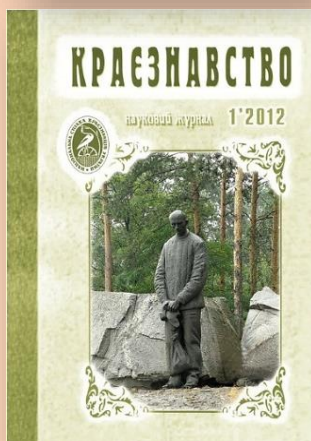
7.



[Машкевич С. В. Історія киевской конки](#) / С. В. Машкевич // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Історія. Філософія. Політологія: зб. наук. праць. – 2015. – Вип. 9. – С. 23-27.

*Стаття присвячена історії конки (кінного трамвая), першого виду регулярного міського транспорту у Києві. Наводиться повна хронологія відкриття та електрифікації всіх ліній київської конки.*

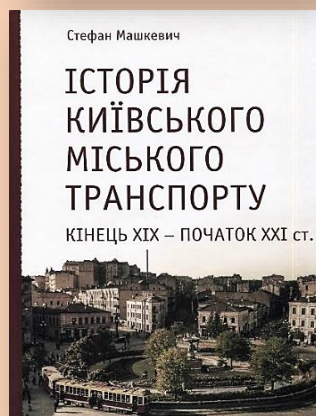
8.



Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві / Стефан Машкевич // [Краєзнавство : наук. журнал. – 2012. – № 1 \(78\).](#) – С. 45-54.

*Розглядається еволюція тарифів на проїзд у міському громадському транспорті Києва з другої половини XIX століття по сьогоднішній день.*

9.



Машкевич С. Історія київського міського транспорту : кінець XIX – початок XXI ст. / Стефан Машкевич. – Київ : ВАРТО, 2019. – 680 с.

*Комплексне дослідження розвитку міського транспорту Києва, включаючи виникнення та еволюцію електричного трамвая, діяльність транспортних товариств і технічні особливості.*

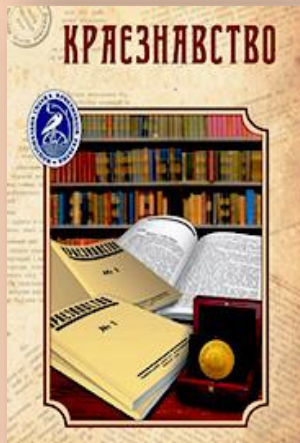
10.



Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва / Стефан Машкевич. – Київ : ВАРТО, 2018. – 224 с.

*Розглядається історія створення та функціонування чотирьох окремих підприємств, що обслуговували окремі приміські трамвайні лінії в Києві протягом 1900–1920 років: Святошинського, Кадетського, Деміївського, Дарницького, а також трамвайної лінії до Пущі-Водиці та вузькоколіїної пасажирської залізниці Київ – Віта-Литовська. Окремо розповідається про проекти міжміських трамвайних ліній, що не були здійснені.*

11.



[Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва \(Дарницький трамвай\) / Стефан Машкевич // Краєзнавство : наук. журнал. – 2017. – № 3-4. – С. 120-135.](#)

*Дослідження розвитку приміських трамвайних ліній як складової транспортної системи Києва.*

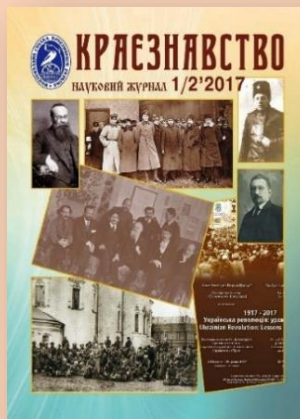
12.

[Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай / Стефан Машкевич // Краєзнавство : наук. журнал. – 2014. – № 1 \(86\). – С. 35-44.](#)

13.

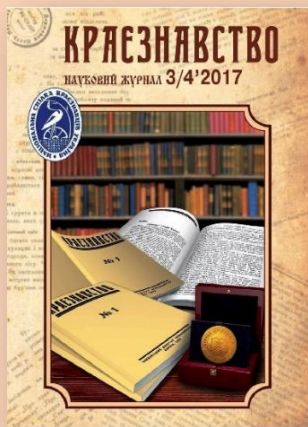
[Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. II. Кадетська \(Артилерійська\) лінія // Краєзнавство : наук. журнал. – 2014. – № 2 \(87\). – С. 15-27.](#)

14.



[Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. III. Деміївський трамвай / С. Машкевич // Краєзнавство : наук. журнал. – 2017. – № 1/2 \(98/99\). – С. 81-94.](#)

15.



[Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. IV. Дарницький \(Слобідський\) трамвай / С. Машкевич // Краєзнавство : наук. журнал. – 2017. – № 3/4 \(100/101\). – С. 93-107.](#)

16.



[Машкевич С. Київський трамвай у період першої світової війни / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2014. – № 42. – С. 149-161.](#)

*Стаття присвячена історії київського трамвайного підприємства в першій частині кризового періоду, з 1913 по початок 1918 року. Крім світової війни і пов'язаних з нею економічних і політичних труднощів, на роботу трамвая негативно вплинули непорозуміння, пов'язані з передбачуваним викупом підприємства містом. У підсумку трамвай перейшов у володіння міста безоплатно.*

17.



[Машкевич С. Нещасні випадки й катастрофи на київському трамваї \(1891–1940\) / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2013. – Вип. 40. – С. 75-84.](#)

*Наводиться історіографія та класифікація нещасних випадків і катастроф на київському рейковому транспорті з 1891 по 1940 роки.*

18.



[Машкевич С. Перші проекти міського транспорту в Києві \(друга половина XIX ст.\) / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2013. – Вип. 41. – С. 33-43.](#)

*У статті розповідається про ранні спроби заснування підприємств міського громадського транспорту в Києві: омнібуси й диліжанси, що працювали, нереалізовані проекти будівництва конки, а також проект Аманда Струве, який призвів до створення в Києві рейкового міського транспорту. Аналізуються особливості цих проектів і причини, з яких поява міського транспорту в Києві затягнулася на десятиліття.*

19.



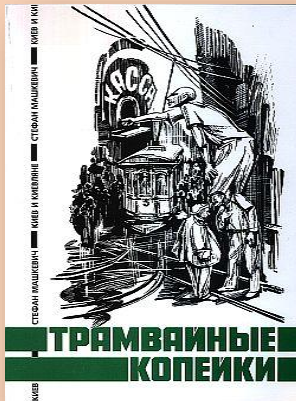
[Машкевич С. Страйки на міському транспорті Києва \(1901-2014\)](#) / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2016. – Вип. 49. – С. 93-102.

*У статті йдеться про страйки на київському міському транспорті з початку минулого сторіччя (квітень 1901 р.) до сьогодні (грудень 2014 р.), у загальному контексті історії Києва. Надано аналіз причин, що спонукали працівників до страйків у різний час, ефект і наслідки їхніх дій.*

20.

[Машкевич С. Трамвайні копійки](#) / Стефан Машкевич // Дзеркало тижня. – 2004. – 15 жовт.

21.



Машкевич С. Трамвайные копейки : историческое исследование / Стефан Машкевич. – Киев : Курчъ, 2004. – 80 с.

*Книга присвячена історії тарифів, квитків та способів оплати проїзду на київському міському транспорті, починаючи з пуску конки у 1891 році та до наших днів. В основу розповіді покладено як офіційні дані, так і спогади, розповіді про курйозні випадки та ін.*

22.



[Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці](#) / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2014. – Вип. 44. – С. 113-123.

*Стаття присвячена історії акціонерного Товариства Київської міської залізниці – приватного підприємства, яке володіло трамвайною мережею Києва та експлуатувало її з 1891 по 1918 рік. Розповідається про взаємини Товариства з містом і його жителями.*

23.

Машкевич С. Трамвай як приватне підприємство: історія Товариства Київської міської залізниці [Електронний ресурс] / С. Машкевич // Lib in UA : сайт. – Режим доступу : <https://surl.lu/rapenm>. – Дата перегляду : 05.05.2026. – Назва з екрана.

24.



[Машкевич С. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця](#) / Стефан Машкевич // Етнічна історія народів Європи : зб. наук. праць. – 2012. – № 38. – С. 22-32.

*Стаття присвячена історії трамвайної лінії Київ – Пуща-Водиця як частині історії дачного селища Пуща-Водиця під Києвом.*

25. [Мельничук Г. Памяти киевских трамваев](#) / Григорій Мельничук // Газета по-киевски. – 2006. – 12 декабря.
26. Михайленко М. Історія київського трамвая [Електронний ресурс] / Михайло Михайленко // Kyiv.org.ua : сайт. – Режим доступу : <https://surl.lt/fokpwb>. – Дата звернення : 08.04.2026. – Назва з екрана.  
*Про перші маршрути, технічні особливості та розвиток трамвайної мережі.*
27. Открытие движения по новым линиям городской желѣзной дороги // [Кієвлянинь. – 1899. – № 275. – 5 октября.](#) – С. 3.
28. Открытие электрического движения по Кирилловской линии городской желѣзной дороги послѣдует не позже конца текущего мѣсяца // [Кієвлянинь. – 1896. – № 23. – 23 января.](#) – С. 2.
29. 126 років тому столицею проїхав перший електричний трамвай [Електронний ресурс] // Gazeta.ua.: вебсайт. – Режим доступу : <https://surl.li/haadqe>. – Дата публікації : 13.06.2018. – Назва з екрана.  
*Огляд історії запуску першого електричного трамвая, його технічних характеристик і значення.*
30.  **ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТ УКРАЇНИ**  
ЕНЦИКЛОПЕДИЧНИЙ ПУТІВНИК  
Сергій Тархов, Кость Козлов, Ааре Оландер
- Тархов С. Електротранспорт України : енциклопед. путівник / Сергій Тархов, Кость Козлов, Ааре Оландер. – Київ : Сидоренко В. Б., 2010. – 928 с.  
*Енциклопедичний путівник «Електротранспорт України» є першим комплексним дослідженням історії міського електротранспорту – трамваю, тролейбусу, метрополітену, фунікулеру – за весь період його існування в містах України. Структурно книга складається з чотирьох частин: короткого історичного нарису; довідкового розділу зі змалюванням електротранспортних систем 55 міст України та міжміської траси в Криму, впорядкованих за абеткою, з якого можна дізнатися про те, як працював електротранспорт країни з початку його функціонування за імперських часів, потім у міжвоєнні роки, період окупації, після війни, у другій половині ХХ століття і у наш час.*
31. Шиканова А. Перший трамвай у Києві та Україні: коли він з'явився та як виглядав [Електронний ресурс] / А. Шиканова // РБК-Україна. 2024 : вебсайт. – Режим доступу : <https://surl.li/vdtjay>. – Дата публікації : 03.04.2024. – Назва з екрана.  
*Популярна стаття з основними фактами про появу електричного трамвая та розвиток транспортної системи.*

