

УДК 94(477) «1945/1991»+656

Якубець Альона Віталіївна
старша наукова співробітниця
відділу історії України ХХ століття,
Національний музей історії України
(Київ, Україна)
museum_kyiv@ukr.net

Aliona V. Yakubets
senior researcher,
Department of History of Ukraine in the 20th Century,
The National Museum of History of Ukraine
(Kyiv, Ukraine)
museum_kyiv@ukr.net

**ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ТА ПРИВАТНІ АВТОМОБІЛІ
ЯК ФАКТОРИ ПОВСЯКДЕННЯ НАСЕЛЕННЯ РАДЯНСЬКОЇ УКРАЇНИ 1950-Х – 1960-Х РОКІВ
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ФОНДОВОЇ КОЛЕКЦІЇ НМІУ ТА ПУБЛІКАЦІЯМИ ЖУРНАЛУ “ПЕРЕЦЬ”)**

**PUBLIC TRANSPORT AND PRIVATE CARS AS FACTORS OF EVERYDAY
LIFE OF THE POPULATION OF SOVIET UKRAINE IN 1950s – 1960s (BASED ON
THE MATERIALS OF THE FUND COLLECTION OF THE NATIONAL MUSEUM OF UKRAINIAN HISTORY
AND ARTICLES OF THE ‘PERETS’ MAGAZINE)**

Анотація

У статті аналізуються розвиток міського та міжміського громадського транспорту (крім залізничного) в УРСР та недоліки в його роботі в 1950-х – 1960-х рр. Метою дослідження є демонстрація та обґрунтування причин негативних тенденцій радянської адміністративно-командної системи та планової економіки в цьому сегменті повсякденного життя пересічних українців. Базовими джерелами в розкритті теми стали експонати Національного музею історії України та сатирично-гумористичний журнал “Перець”, за публікаціями (статтями, замітками та карикатурами) якого можна відстежити певні соціально-побутові тенденції та їх генезу в житті широких верств населення. Зроблено висновок про те, що експлуатація міського та міжміського громадського автотранспорту в Україні в зазначений період супроводжувалася для пасажирів значною кількістю характерних проблем і хронічно не задовольняла попит. Процес появи автомобілів у приватній власності відбувався повільно та в умовах тотального дефіциту, що призводило до спекуляції та інших негативних проявів, притаманних соціалізму як економічній системі. Оприлюднення та наукове обґрунтування такої інформації покликані певною мірою дезавувати ностальгію за радянським минулим, до якої схильна певна частина українського суспільства.

Ключові слова: історія повсякдення, Національний музей історії України, журнал “Перець”, УРСР, громадський транспорт, дефіцит, планова економіка, адміністративно-командна система.

Summary

The article analyzes the development and disadvantages in the work of urban and intercity public (except railways) transport in Ukrainian SSR during the 1950s–1960s. The aim of the study is to demonstrate and substantiate the causes of the disadvantages of the Soviet administrative-command system and the planned economy in this segment of everyday life of ordinary Ukrainians. Exhibits of the National Museum of Ukrainian History and the satirical and humorous magazine ‘Perets’ became the basic source for the elaboration on the topic. It is possible to trace certain social and everyday tendencies and their genesis in the life of the general population on the articles and caricatures of the ‘Perets’. It is concluded that the operation of urban and interurban public transport in Ukraine during this period was accompanied by a large number of characteristic problems for passengers and permanently did not meet the demand. The process of the emergence of cars in private ownership took place slowly and in conditions of total deficits, which inevitably led to speculation and other negative manifestations inherent in socialism as an economic system. Publication and scientific substantiation of such information are intended disavow nostalgia for the Soviet past to some extent, which some part of Ukrainian society is inclined to do.

Key words: history of everyday life, The National Museum of Ukrainian History, the ‘Perets’ magazine, Ukrainian SSR, public transport, deficit, planned economy, administrative-command system.

У ХХ ст. до побуту населення увійшли тисячі нових промислових товарів і послуг. Звичними для мільйонів людей стали й щоденні поїздки громадським транспортом. Цьому посприяв стрімкий процес індустріалізації та урбанізації, що розпочався ще у ХІХ ст. Дослідження теми функціонування громадського транспорту в українських містах в умовах радянської системи є актуальним, оскільки дозволяє висвітлити та проаналізувати недоліки соціалістичної планової економіки у сфері забезпечення населення транспортними послугами та інфраструктурними об’єктами, а найголовніше – визначити причини цих недоліків. Означена проблематика в сучасній історіографії або розглядається в контексті

узагальнювальних праць ширшої тематики¹, або досліджуються окремі її сегменти². Водночас фотографії, що зберігаються у фондах Національного музею історії України (далі – НМІУ), та публікації сатиричного журналу “Перець” за 1950-ті – 1960-ті рр. дають змогу поглибити цю тему та розглянути її у вимірі історії повсякдення населення України зазначеного періоду.

Але спочатку – невеликий екскурс у дорадянське минуле. Першим масовим видом громадського транспорту у світі став електричний трамвай. Він з’явився в Німеччині в 1881 р., а в 1892 р. почав працювати в Києві³. Згодом були Львів (1894), Катеринослав (1897), Чернівці (1897), Єлисаветград (1897), Житомир (1899), Харків (1906), Одеса (1907) та інші українські міста. Трамвайних рух у них організовували приватні компанії. Це був доволі прибутковий бізнес. Наприклад, квиток на трамвай від Царської (нині Європейської) до Олександрівської (нині Конtrakтової) площ Києва (маршрут довжиною 1,5 км) коштував 5 коп. У другій пол. 1880-х рр. стільки коштував кілограм житнього хліба⁴. Завдяки прибуткам склалися сприятливі умови для подальшого розвитку цього виду транспорту, тож до 1913 р. всі райони Києва мали трамвайне сполучення, що забезпечувало тогочасні потреби 400-тисячного міста (рис. 1).

Наступним інноваційним видом громадського транспорту став автобус. Перший автобусний маршрут у Києві відкрили 14 червня 1913 р. від Царської (нині Європейської) площі до т. зв. Виставки (нині район станції метро “Олімпійська”)⁵. Автобуси належали не приватному підприємству, як трамваї, а місту. Однак технічна недосконалість перших автобусів (які часто псувалися, а одна з п’яти машин взагалі згоріла через несправність) зробила цей вид громадського транспорту збитковим, і у грудні 1914 р. міська влада вирішила припинити автобусний рух⁶. Вдруге його відкрили в 1925 р. В цьому нововведенні до Києва долучився Харків. Спершу маршрути обслуговували імпортні автобуси Daimler-Mercedes на 15 посадкових місць, а в 1929 р. їх замінили першими автобусами радянського виробництва – АМО Ф-15 та АМО-4. В 1930 р. міські автобусні маршрути почали функціонувати в Донецьку.

Із сер. 1930-х рр. на вулицях найбільших міст України з’явилися тролейбуси. Перші п’ять із них вийшли на маршрут у Києві в 1935 р.⁷, в Харкові та Донецьку – в 1939 р.⁸.

Однак до сер. 1950-х рр. автобуси та тролейбуси відігравали незначну роль у пасажирських перевезеннях українських міст. Так, у 1935 р. на вулицях Донецька курсувало тільки 17 автобусів⁹. А в Києві в 1938 р. тролейбуси та автобуси разом становили лише 6% міського транспорту¹⁰. Хоча основним видом міського громадського транспорту в Україні до Другої світової війни та відразу після неї залишався трамвай, у журналі “Перець” у 1947 р. наводився той факт, що базовим транспортним засобом українських міст (зокрема, столиці) був запряжений у віз кінь¹¹, а як маршрутні таксі, використовувалися вантажівки з лавами в кузові¹².

Причин такої ситуації було кілька. По-перше – урбанізація, яка в умовах радянської індустріалізації набула надзвичайно високих темпів. Так, якщо в 1922 р. в містах УРСР проживало 5,2 млн осіб (¼ частини населення республіки), в 1939 р. це число зросло до 13,8 млн, або ж до ½¹³. По-друге, з кін. 1920-х рр. головну роль у розвитку інфраструктури міст відігравала директивно-планова економіка. Очільники СРСР розглядали міських мешканців не як мету, а як засіб забезпечення “індустріального стрибка” за будь-яку ціну. Відповідно формувалася своєрідна “міська політика”, сенсом якої була мінімізація витрат на людину шляхом економії на житлово-комунальному будівництві, соціально-культурній сфері та громадському транспорті¹⁴.

Друга світова війна зруйнувала й без того погано розвинену систему громадського транспорту в українських містах, яку, втім, до 1950 р. загалом відновили на довоєнному рівні. Так, вже 1 січня 1944 р. відкрили рух трамвая в Києві за маршрутом № 13 (пл. Конtrakтова – пл. Перемоги), 6 листопада того ж року започаткували перший тролейбусний маршрут, а 26 липня 1946 р. у столиці відновили автобусний рух¹⁵.

1 Беловинский Л. В. Энциклопедический словарь истории советской повседневной жизни. – Москва: Новое литературное обозрение, 2015. – 776 с.; Парфенов Л. Намедни. Наша эра. 1946–1960. – Москва: КоЛибри, 2015. – 288 с.; Его же. Намедни. Наша эра. 1961–1970. – Москва: КоЛибри, 2009. – 272 с.; Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.): у двох книгах, трьох частинах. – Кн. 1, ч. 1–2 / Відп. ред. В. М. Даниленко. – Київ: Інститут історії України НАН України, 2010. – 351 с.; Твердюкова Е. Д. Личный автомобиль как предмет потребления в СССР. 1930-е – 1960-е гг. // Новейшая история России. – 2012. – № 1. – С. 166–177.

2 Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – № 1. – С. 46; Його ж. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. – Вип. 47. – 2015. – С. 68.

3 Калинчук Д. Той, що біжить по рейках: бурхлива історія електричного трамвая / [Електронний ресурс]: Тиждень.ua. – Режим доступу: <http://m.tyzhden.ua/History/54677> (дата звернення: 22.03.2019). – Назва з екрана.

4 Машкевич С. До історії тарифів... – С. 46.

5 Там само. – С. 47.

6 Там само.

7 Там само. – С. 50.

8 Степкин В. П. Немного из истории Донецкого транспорта / [Електронний ресурс]: Донецк: история, события, факты. – Режим доступу: <http://infodon.org.ua/pedia/778> (дата звернення: 22.03.2019). – Назва з екрана.

9 Там само.

10 Машкевич С. Київський міський транспорт... – С. 68.

11 Гливенко В. Трамвай, ай-я-яй! [карикатура] // Перець. – 1947. – № 17. – С. 4–5.

12 Наїлись дрижаків... // Перець. – 1951. – № 3. – С. 10.

13 Народне господарство Української РСР в 1969 році. – Київ: Статистика, 1970. – С. 17, 22.

14 Пивоваров Ю. Л. Урбанизация России в XX веке: представления и реальность // Общественные науки и современность. – 2001. – № 6. – С. 106.

На фото Києва 1950-х – 1960-х рр. (рис. 2) увагу привертає велика кількість трамваїв та тролейбусів на вулицях міста. Складається враження, що транспортну проблему на той час вже вирішили. Справді, центральні вулиці столиці (а на фото фігурують саме вони) були забезпечені громадським транспортом. Крім того, фотокореспонденти офіційного Радіотелеграфного агентства України (РАТАУ) добре знали що, де й коли потрібно фотографувати, аби вийшла гарна картинка.

Насправді ситуація, особливо в години пік, була далекою від ідеалу. Публікації “Перцю” нівелюють враження від сервільних фото тих часів. Типовими темами для критики в журналі з кін. 1940-х до сер. 1960-х рр. були повільний рух міського транспорту, недотримання графіка, хамство та здирництво з боку водіїв та кондукторів, цілковита відсутність транспортного сполучення або хронічна нестача транспорту на низці поживавлених міських маршрутів¹⁶ (рис. 3). Отже, проблема залишалася гострою. Людям доводилося або чекати транспорт на зупинці годинами, а потім брати його фактично штурмом, або ж ходити пішки на роботу, шлях до якої іноді становив 1,5–2 год., що також неодноразово знаходило відображення на сторінках журналу “Перець”¹⁷.

Як і в 1930-ті рр., це було пов’язано з тим, що, незважаючи на демографічні втрати в роки Другої світової війни, процес урбанізації в Україні тривав. У 1959 р. в УРСР налічувалося 25 міст із населенням понад 100 тис.¹⁸, а в 1964 р. міське населення республіки вперше зрівнялося із сільським.¹⁹ Упродовж 1960 р. в містах України тролейбуси перевезли 592 млн пасажирів, трамваї – 1 736 млн. Порівняно з 1940 р., пасажиропотік в українських містах зріс на 53%.²⁰ Відкладати прийняття заходів щодо подолання дефіциту громадського транспорту далі було неможливо. Саме тоді було вирішено будувати метрополітен у Києві²¹ та тролейбусні лінії у великих містах – Дніпропетровську, Запоріжжі, Львові, Одесі.

В середніх і малих містах, де єдиним видом громадського транспорту був автобус, ситуація складалася значно гірше. В селах люди продовжували їздити в кузовах вантажівок, обладнаних лавками, або на підводах. Аналізуючи публікації журналу “Перець”, можна зробити висновок, що найпроблемнішим було автобусне сполучення між населеними пунктами. Причому фігурувати на сторінках видання ця тема почала лише з поч. 1950-х рр.²², бо виробництво міжміських автобусів у Радянському Союзі після війни відновилося лише в 1947 р.²³, і спочатку вони курсували тільки між великим містами, вважаючись певною мірою елітним транспортом.

Першим підприємством у СРСР, на якому почали випускати автобуси, був завод Автомобільного московського товариства (Автомобильное московское общество – АМО; з 1931 р. – ЗІС, із 1956 р. – ЗІЛ). Після війни на цьому підприємстві налагодили випуск нового й міського автобуса – ЗІС–154. Однак модель виявилася недосконалою та ненадійною. Її досить швидко зняли з виробництва. З 1946-го до 1950 рр. випустили лише 1 165 таких автобусів, що, звісно, не могло задовольнити попит на транспортні послуги в СРСР. Задля збільшення обсягу виробництва з кін. 1940-х рр. налагодили випуск автобусів на низці автомобільних заводів у Горькому, Самарі та Ярославлі.

Перший автобус українського виробництва зійшов із конвеєра в 1956 р. Це був ЛАЗ-695 Львівського автобусного заводу, який став своєрідною легендою радянського транспорту (рис. 4). Модель виявилася вдалою, економічною і привабливою зовні. Її випускали упродовж 46 років, що є абсолютним рекордом. У 2008 р. після складення 365-тисячної машини ЛАЗ потрапив до Книги рекордів Гіннеса як підприємство, що випустило найбільшу кількість автобусів у світі. Наприкін. 1950-х рр. на ЛАЗі почали розробляти міжміські автобуси. Було створено десятки цікавих варіантів, однак у серію потрапили одиниці, наприклад, ЛАЗ-697 і ЛАЗ-Україна, які фігурують у популярній у СРСР кінокомедії “Королева бензоколонки” (1962).

Поява автобусів на міжрайонних та районних шляхах сполучення понизила їх статус до “народного”, а відтак – зумовила вибір відповідної тематики на сторінках “Перцю” як масового сатиричного видання. Особливо гостро поставали питання графіків руху автобусів (а саме – його недотримання), невідповідності потребам населення, залежності від примх водіїв чи керівників автогосподарств. Також у журналі “Перець” активно висвітлювалася проблематика незадовільного стану автовокзалів та автостанцій. Зокрема, автостанція в Луцьку, незважаючи на обласний статус цього міста, станом на січень 1954 р. складалася з недобудованого (без даху та вікон) залу очікування та каси у вигляді будки²⁴. Майже ідентична ситуація спостерігалася на автостанціях Луганська, Полтави, Корсуня-Шевченківського, Косова, Кременчука²⁵.

Окремо виділялася також тема “каліму”, тобто незаконного (за нормами радянської юридичної системи) заробітку

15 *Машкевич С.* Київський міський транспорт... – С. 69–70, 73.

16 *Марафон за маршрутом // Перець.* – 1965. – № 23. – С. 3; *Пригоди голови виконкому Н-ської міської ради... // Перець.* – 1947. – № 17. – С. 4; *Що робити? // Перець.* – 1964. – № 2. – С. 9.

17 *Щодня відбуваються змагання... // Перець.* – 1961. – № 6. – С. 12.

18 *Украинская ССР в цифрах в 1987 году: Краткий статистический справочник / Госкомстат УССР.* – Київ: Техніка, 1988. – С. 101–102.

19 *Народне господарство Української РСР в 1969 році... – С. 17.*

20 *Украинская ССР в цифрах в 1987 году... – С. 97.*

21 *Машкевич С.* Київський міський транспорт... – С. 75.

22 *Далеко не поїдеш // Перець.* – 1951. – № 5. – С. 5.

23 *Автобус // Большая Советская Энциклопедия: в пятидесяти томах / Глав. ред. С. И. Вавилов (тт. 1–7) и Б. А. Введенский (тт. 8–51). – Изд. 2-е. – Т. 1. – Москва: Большая Советская Энциклопедия, 1949. – С. 198–199.*

24 *Путятю В.* Любий Перче! // *Перець.* – 1954. – № 1. – С. 11.

25 *Запитання по суті // Перець.* – 1965. – № 13. – С. 2; *І не хотілося б тебе перед святами турбувати... // Перець.* – 1964. – № 20. – С. 10; *Ковінька О.* Ось, ось та ще ось, ось... // *Перець.* – 1958. – № 22. – С. 2; *Колотуша А.* Любий Перче! // *Перець.* – 1956. – № 15. – С. 7; *Мусієнко П.* Дорогий Перче! // *Перець.* – 1958. – № 2. – С. 6.

водіїв автобусів, який організовувався шляхом посадки безквиткових пасажирів²⁶. Взагалі на заводі цьому мав стояти контролер, однак водієві, аби уникнути неприємностей, варто було лише ділитися з ним прибутком. Тема належала до гостросоціальних, тому редакція “Перець” приділяла їй особливу увагу, розміщуючи на сторінках журналу розгорнуті публікації під промовистими заголовками – “Таксомоторні хлопці”, “Торбохвати на колесах”, “На трасах некосмічних”²⁷.

Також у “Перці” не залишали поза увагою стан українських автошляхів, який і нині є незадовільним, а в зазначений період був просто жахливим, що засвідчують фотоілюстрації, карикатури (рис. 5) та численні статті, зокрема, класиків вітчизняної сатири та гумору Остапа Вишні та Степана Олійника²⁸. Досить сказати, що станом на 1965 р. із 236,1 тис. км автомобільних шляхів у УРСР лише 67,2 тис. км, або трохи більше 28%, мали тверде покриття²⁹.

Характерною також була відсутність автобусного сполучення або недостатність рейсів на поживлених маршрутах, насамперед – у районному масштабі. Бодай частково цей вид дефіциту міг би переkritи приватний транспорт, однак у СРСР, на противагу класичній (до речі – радянській) літературній формулі, автомобіль був розкішно, а не засобом пересування. Більше того, до 1947 р. в державі, що декларувала цілковиту рівність всіх громадян, заборонявся продаж автомобілів для індивідуального користування. Власним транспортним засобом могли володіти тільки представники еліти (переважно – творчої та наукової), отримуючи його як премію за заслуги. Так, у 1940 р. навіть у Москві з її тоді понад чотирьохмільйонним населенням у приватному володінні перебувало не більше 500 автомобілів³⁰.

І лише на 30 році радянської влади постановою Ради Міністрів СРСР від 16.05.1947 р. було задекларовано дозвіл на продаж авто у приватному порядку, але лише марки “Москвич” (що був точною копією німецького Opel Kadett) і лише в Москві та Ленінграді. Через рік до “Москвича” долучилася “Победа”, а автомобільні магазини відкрилися в десяти містах СРСР, зокрема і в Києві (постанова Ради Міністрів СРСР від 22.06.1948 р.).

Придбати автомобіль середньостатистичному міському мешканцеві було майже неможливо: по-перше, коштували ці автомобілі 16 тис. (“Победа”) та 9 тис. (“Москвич”) крб при середньомісячній зарплаті близько 500 крб; по-друге, навіть ті, хто мав такі гроші, не могли придбати авто через банальний і звичний в умовах планової економіки дефіцит. Так, у Києві черга на “Победу” станом на травень 1954 р. становила понад 2 тис. осіб, що породжувало спекуляцію з боку тих, хто мав допуск до торгівлі товарами екстра-класу. Зокрема, 19 липня 1952 р. у столиці України заарештували чотири особи, які упродовж двох років перепродали дев’ять “Побед” за 25 тис. крб кожна, придбаних у магазині Укравтотракторзбуту за 16 тис. крб³¹. І хоча автомобільна промисловість СРСР стрімко нарощувала обсяги легкового автомобілебудування (якщо в 1950 р. на роздрібну реалізацію надійшло 23 тис. авто, то в 1956-му – 64 тис.), попит у десятки, якщо не в сотні разів перевищував пропозицію. Міністр автомобільної промисловості СРСР Олександр Тарасов у грудні 1965 р. оприлюднив статистику, згідно з якою у США один легковий автомобіль припадав на 2,7 особи, тимчасом як у СРСР – на 238 осіб³². Тобто навіть через два десятиліття після офіційного дозволу на індивідуальне володіння автомобілем останній для радянських людей продовжував залишатися предметом розкоші.

Частково попит задовольнив автомобіль ЗАЗ-965 “Запорожець”. Перша партія цих машин зійшла з конвеєра Запорізького заводу “Комунар” (згодом перейменованого на Запорізький автомобілебудівний завод – ЗАЗ) 22 листопада 1960 р. У СРСР “Запорожець” був популярним завдяки відносній дешевизні – він коштував удвічі дешевше за автомобілі моделей ВАЗ і втричі дешевше за представницьку (з огляду на радянські реалії, звісно) “Волгу”. Всього з 1960 до 1994 р. на ЗАЗі було випущено понад 3 млн “Запорожців” різних моделей. Однак у щасливих власників автомобілів виникали нові проблеми, зокрема низька якість двигуна мікролітражки та відсутність запчастин до нього³³ (рис. 6).

Таким чином, констатуємо, що упродовж перших двох повоєнних десятиліть (1945–1965) наявний рухомий склад як міського, так і міжміського транспорту радянської України не міг дати ради з пасажиропотоком, а також до звичного товарного дефіциту додавався дефіцит послуг, у означеному випадку – транспортний. Що стосується процесу приватної автомобілізації, він відбувався повільно і в умовах того самого дефіциту, що неодмінно зумовлювало спекуляцію та прояв інших негативних рис, які можна вважати “родимими плямами” соціалізму.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Автобус // Большая Советская Энциклопедия: в пятидесяти томах / Глав. ред. С. И. Вавилов (тт. 1–7) и Б. А. Введенский (тт. 8–51). – Изд. 2-е. – Т. 1. – Москва: Большая Советская Энциклопедия, 1949. – С. 198–199.
2. *Агніт К.* Навіщо нам ремонтувати старий міст... [карікатура] // *Перець*. – 1955. – № 21. – С. 4.
3. *Арутюнянц А.* Мрії на дорогах [карікатура] // *Перець*. – 1956. – № 22. – С. 5.

26 *Ковінька О.* Від Полтави до Хоролу // *Перець*. – 1957. – № 17. – С. 2; *Косенко Б.* Як ти думаєш... // *Перець*. – 1964. – № 19. – С. 7.

27 *Білкун М., Галинський Л.* Торбохвати на колесах // *Перець*. – 1959. – № 12. – С. 5; *Корнієнко М., Молякевич Д.* На трасах не космічних // *Перець*. – 1961. – № 15. – С. 4; *Таксомоторні хлопці* // *Перець*. – 1959. – № 1. – С. 4.

28 *Агніт К.* Навіщо нам ремонтувати старий міст... [карікатура] // *Перець*. – 1955. – № 21. – С. 4; *Арутюнянц А.* Мрії на дорогах [карікатура] // *Перець*. – 1956. – № 22. – С. 5; *Вишня О.* За народне добро вилізе ребро // *Перець*. – 1951. – № 12. – С. 9; *Каплан Л.* Єдиний вид транспорту... [карікатура] // *Перець*. – 1963. – № 9. – С. 2; *Митюк Д.* Перчанські туристські маршрути // *Перець*. – 1963. – № 14. – С. 10; *Олійник С.* Шляхи-дороги // *Перець*. – 1963. – № 13. – С. 9; *Отак їздять!..* // *Перець*. – 1956. – № 17. – С. 9.

29 *Хом'як Я. В.* Автомобільний шлях // Українська Радянська Енциклопедія: у дванадцяти томах / Гол. ред. та голова редколегії М. П. Бажан. – Вид. 2-е. – Т. 1. – Київ: Головна редакція Української Радянської Енциклопедії, 1977. – С. 46–47.

30 *Твердюкова Е. Д.* Личный автомобиль... – С. 167.

31 Там же. – С. 171.

32 Там же. – С. 174.

33 На порозі // *Перець*. – 1965. – № 13. – С. 2; *Прокопенко Ю.* Не хочу бути двадцятим... // *Перець*. – 1964. – № 18. – С. 6–7.

4. *Беловинский Л. В.* Энциклопедический словарь истории советской повседневной жизни. – Москва: Новое литературное обозрение, 2015. – 776 с.
5. *Білкун М., Галинський Л.* Торбохвати на колесах // Перець. – 1959. – № 12. – С. 5.
6. *Вишня О.* За народне добровилізе ребро // Перець. – 1951. – № 12. – С. 9.
7. *Гливенко В.* Трамвай, ай-я-яй! [карикатура] // Перець. – 1947. – № 17. – С. 4–5.
8. *Далеко не поїдеш* // Перець. – 1951. – № 5. – С. 5.
9. *Запитання по суті* // Перець. – 1965. – № 13. – С. 2.
10. *І не хотілося б тебе перед святами турбувати...* // Перець. – 1964. – № 20. – С. 10.
11. *Калинчук Д.* Той, що біжить по рейках: бурхлива історія електричного трамвая / [Електронний ресурс]: Тиждень. ua. – Режим доступу: <http://m.tyzhden.ua/History/54677> (дата звернення: 22.03.2019). – Назва з екрана.
12. *Каплан Л.* Єдиний вид транспорту... [карикатура] // Перець. – 1963. – № 9. – С. 2.
13. *Ковінька О.* Від Полтави до Хорола // Перець. – 1957. – № 17. – С. 2.
14. *Ковінька О.* Ось, ось та ще ось, ось... // Перець. – 1958. – № 22. – С. 2.
15. *Колотуша А.* Любий Перче! // Перець. – 1956. – № 15. – С. 7.
16. *Корнієнко М., Молякевич Д.* На трасах не космічних // Перець. – 1961. – № 15. – С. 4.
17. *Косенко Б.* Як ти думаєш... // Перець. – 1964. – № 19. – С. 7.
18. *Мусієнко П.* Дорогий Перче! // Перець. – 1958. – № 2. – С. 6.
19. *Марафон за маршрутом* // Перець. – 1965. – № 23. – С. 3.
20. *Машикевич С.* До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – № 1. – С. 45–54.
21. *Машикевич С.* Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. – Вип. 47. – 2015. – С. 68–79.
22. *Митюк Д.* Перчанські туристські маршрути // Перець. – 1963. – № 14. – С. 10.
23. *На порозі* // Перець. – 1965. – № 13. – С. 2.
24. *Наїлись дрижаків...* // Перець. – 1951. – № 3. – С. 10.
25. *Народне господарство Української РСР в 1969 році.* – Київ: Статистика, 1970. – 612 с.
26. *Народное хозяйство СССР в 1967 году.* Статистический ежегодник. – Москва: Статистика, 1968. – 1 008 с.
27. *Народное хозяйство СССР за 70 лет: Юбилейный статистический ежегодник.* – Москва: Финансы и статистика, 1987. – 766 с.
28. *Олійник С.* Шляхи-дороги // Перець. – 1963. – № 13. – С. 9.
29. *Отак їздять!..* // Перець. – 1956. – № 17. – С. 9.
30. *Парфенов Л.* Намедни. Наша эра. 1946–1960. – Москва: КоЛибри, 2015. – 288 с.
31. *Парфенов Л.* Намедни. Наша эра. 1961–1970. – Москва: КоЛибри, 2009. – 272 с.
32. *Пивоваров Ю. Л.* Урбанизация России в XX веке: представления и реальность // Общественные науки и современность. – 2001. – № 6. – С. 101–113.
33. *Повоєнна Україна: нариси соціальної історії (друга половина 1940-х – середина 1950-х рр.): у двох книгах, трьох частинах.* – Кн. 1, ч. 1–2 / Відп. ред. В. М. Даниленко. – Київ: Інститут історії України НАН України, 2010. – 351 с.
34. *Пригоди голови виконкому Н-ської міської ради...* // Перець. – 1947. – № 17. – С. 4.
35. *Прокопенко Ю.* Не хочу бути двадцятим... // Перець. – 1964. – № 18. – С. 6–7.
36. *Путятюв В.* Любий Перче! // Перець. – 1954. – № 1. – С. 11.
37. *Степкин В. П.* Немного из истории Донецкого транспорта / [Електронний ресурс]: Донецк: история, события, факты. – Режим доступу: <http://infodon.org.ua/pedia/778> (дата звернення: 22.03.2019). – Назва з екрана.
38. *Таксомоторні хлопці* // Перець. – 1959. – № 1. – С. 4.
39. *Твердюкова Е. Д.* Личный автомобиль как предмет потребления в СССР. 1930-е – 1960-е гг. // Новейшая история России. – 2012. – № 1. – С. 166–177.
40. *Украинская ССР в цифрах в 1987 году: Краткий статистический справочник / Госкомстат УССР.* – Київ: Техніка, 1988. – 199 с.
41. *Хом'як Я. В.* Автомобільний шлях // Українська Радянська Енциклопедія: у дванадцяти томах / Гол. ред. та голова редколегії М. П. Бажан. – Вид. 2-е. – Т. 1. – Київ: Головна редакція Української Радянської Енциклопедії, 1977. – С. 46–47.
42. *Що робити?* // Перець. – 1964. – № 2. – С. 9.
43. *Щодня відбуваються змагання...* // Перець. – 1961. – № 6. – С. 12.

REFERENCES

1. *Avtobus* // Bolshaya Sovetskaya Entsiklopediya: v pyatidesyati tomakh / Glav. red. S. I. Vavilov (tt. 1–7) i B. A. Vvedenskiy (tt. 8–51). – Izd. 2-e. – Т. 1. – Москва: Bolshaya Sovetskaya Entsiklopediya, 1949. – С. 198–199.
2. *Ahnit K.* Navishcho nam remontuvaty staryi mist... [karyatura] // Perets. – 1955. – № 21. – С. 4.
3. *Arutiunians A.* Mrii na dorohakh [karyatura] // Perets. – 1956. – № 22. – С. 5.
4. *Belovinskiy L. V.* Entsiklopedicheskiy slovar istorii sovetskoy povsednevnoy zhizni. – Moskva: Novoye literaturnoye obozreniye, 2015. – 776 s.
5. *Bilkun M., Halynskiy L.* Torbokhvaty na kolesakh // Perets. – 1959. – № 12. – С. 5.
6. *Vyshnia O.* Za narodne dobro vylyze rebro // Perets. – 1951. – № 12. – С. 9.
7. *Hlyvenko V.* Tramvai, ai-ya-yai! [karyatura] // Perets. – 1947. – № 17. – С. 4–5.

8. Daleko ne poidesh // Perets. – 1951. – № 5. – S. 5.
9. Zapytannia po suti // Perets. – 1965. – № 13. – S. 2.
10. I ne khotilosia b tebe pered sviatamy turbuvaty... // Perets. – 1964. – № 20. – S. 10.
11. *Kalynchuk D.* Toi, shcho bizhyt po reikakh: burkhylya istoriia elektrychnoho tramvaia / [Elektronnyi resurs]: Tyzhden.ua. – Rezhym dostupu: <http://m.tyzhden.ua/History/54677> (data zvernennya: 22.03.2019). – Nazva z ekrana.
12. *Kaplan L.* Yedynyi vyd transportu... [karykatura] // Perets. – 1963. – №9. – S. 2
13. *Kovinka O.* Vid Poltavy do Khorola // Perets. – 1957. – № 17 – S. 2.
14. *Kovinka O.* Os, os ta shche os, os... // Perets. – 1958. – № 22. – S. 2.
15. *Kolotusha A.* Liubyi Perche! // Perets. – 1956. – № 15. – S. 7.
16. *Korniienko M., Moliakievych D.* Na trasakh ne kosmichnykh // Perets. – 1961. – № 15. – S. 4.
17. *Kosenko B.* Yak ty dumaiesh... // Perets. – 1964. – № 19. – S. 7.
18. *Musiyenko P.* Dorohyi Perche! // Perets. – 1958. – № 2. – S. 6.
19. Marafon za marshrutom // Perets. – 1965. – № 23. – S. 3.
20. *Mashkevych S.* Do istorii taryfiv na hromadskiy transport v Kyievi // Kraieznavstvo. – 2012. – № 1. – S. 45–54.
21. *Mashkevych S.* Kyivskiy miskiy transport u pislivoiennyi period (1943 – kinets 1950-kh rokiv) // Etnichna istoriia narodiv Yevropy. – Vyp. 47. – 2015. – S. 68–79.
22. *Mytiuk D.* Perchanski turystski marshruty // Perets. – 1963. – № 14. – S. 10.
23. Na porozi // Perets. – 1965. – № 13. – S. 2.
24. Nailys dryzhakiv... // Perets. – 1951. – № 3. – S. 10.
25. Narodne gospodarstvo Ukrainskoi RSR v 1969 rotsi. – Kyiv: Statystyka, 1970. – 612 p.
26. Narodnoe khoziaystvo SSSR v 1967 godu. Statisticheskii ezhegodnik. – Moscow: Statistika, 1968. – 1 008 s.
27. Narodnoe khoziaystvo SSSR za 70 let: Yubileynyi statisticheskii ezhegodnik. – Moscow: Finansy i statistika, 1987. – 766 s.
28. *Oliyynk S.* Shliakhy-dorohy // Perets. – 1963. – № 13. – S. 9.
29. Otak yizdiat!.. // Perets. – 1956. – № 17. – S. 9.
30. *Parfenov L.* Namedni. Nasha era. 1946–1960. – Moscow: KoLibri, 2015. – 288 s.
31. *Parfenov L.* Namedni. Nasha era. 1961–1970. – Moscow: KoLibri, 2009. – 272 s.
32. *Pivovarov Yu. L.* Urbanizatsiya Rossii v 20 veke: predstavleniya i realnost // Obshchestvennyye nauki i sovremennost. – 2001. – № 6. – S. 101–113.
33. Povoienna Ukraina: narysy sotsialnoi istorii (druga polovyna 1940-kh – seredyna 1950-kh rr.): u dvokh knykh, triokh chastynakh – Kn. 1, ch. 1–2. – Kyiv: Instytut istorii Ukrainy NAN Ukrainy, 2010. – 351 s.
34. Pryhody holovy vykonkomu N-skoi miskoi rady... // Perets. – 1947. – № 17. – S. 4.
35. *Prokopenko Yu.* Ne khochu buty dvadtsiatym... // Perets. – 1964. – № 18. – S. 6–7.
36. *Putiatov V.* Liubyi Perche! // Perets. – 1954. – № 1. – S. 11.
37. *Stepkin V. P.* Nemnogo iz istorii Donetskogo transporta / [Elektronnyi resurs]: Donetsk: istoriya, sobytiya, fakty. – Rezhym dostupau: <http://infodon.org.ua/pedia/778> (data zvernennya: 22.03.2019). – Nazva z ekrana.
38. Taksomotorni khloptsi // Perets. – 1959. – № 1. – S. 4.
39. *Tverdyukova E. D.* Lichnyi avtomobil kak predmet potrebleniya v SSSR. 1930-e – 1960-e gg. // Noveyshaya istoriya Rossii. – 2012. – № 1. – S. 166–177.
40. Ukrainskaya SSR v tsifrah v 1987 godu: Kratkiy statisticheskii spravochnik. – Kiev: Tekhnika, 1988. – 199 s.
41. *Khomiak Ya. V.* Avtomobilnyi shliakh // Ukrainska Radianska Entsyklopediya: u dvanadtsiaty tomakh / Hol. red. ta holova redkolehii M. P. Bazhan. – Vyd. 2-e. – T. 1. – Kyiv: Holovna redaktsiia Ukrainskoi Radianskoi Entsyklopedii, 1977. – S. 46–47.
42. Shcho robyty? // Perets. – 1964. – № 2. – S. 9.
43. Shchodnia vidbuvayutsia zmahannia... // Perets. – 1961. – № 6. – S. 12.

Перелік ілюстрацій:

- Рис. 1.** Трамваї на вул. Хрещатик. Поч. ХХ ст. (НМІУ, Ал–338).
- Рис. 2.** Площа Б. Хмельницького в Києві. Фото М. Мельника (РАТАУ), 1951 р. (НМІУ, Ф–15 198).
- Рис. 3.** Малюнок В. Гливенка, текст П. Глазового. Журнал “Перець”, 1947 р., № 17.
- Рис. 4.** Автобус марки “Львів” у цеху Львівського автобусного заводу. 1957 р.
- Рис. 5.** Малюнок А. Арутюнянца. Журнал “Перець”, 1954 р., № 21.
- Рис. 6.** Малюнок А. Арутюнянца. Журнал “Перець”, 1956 р., № 2.



Рис. 1

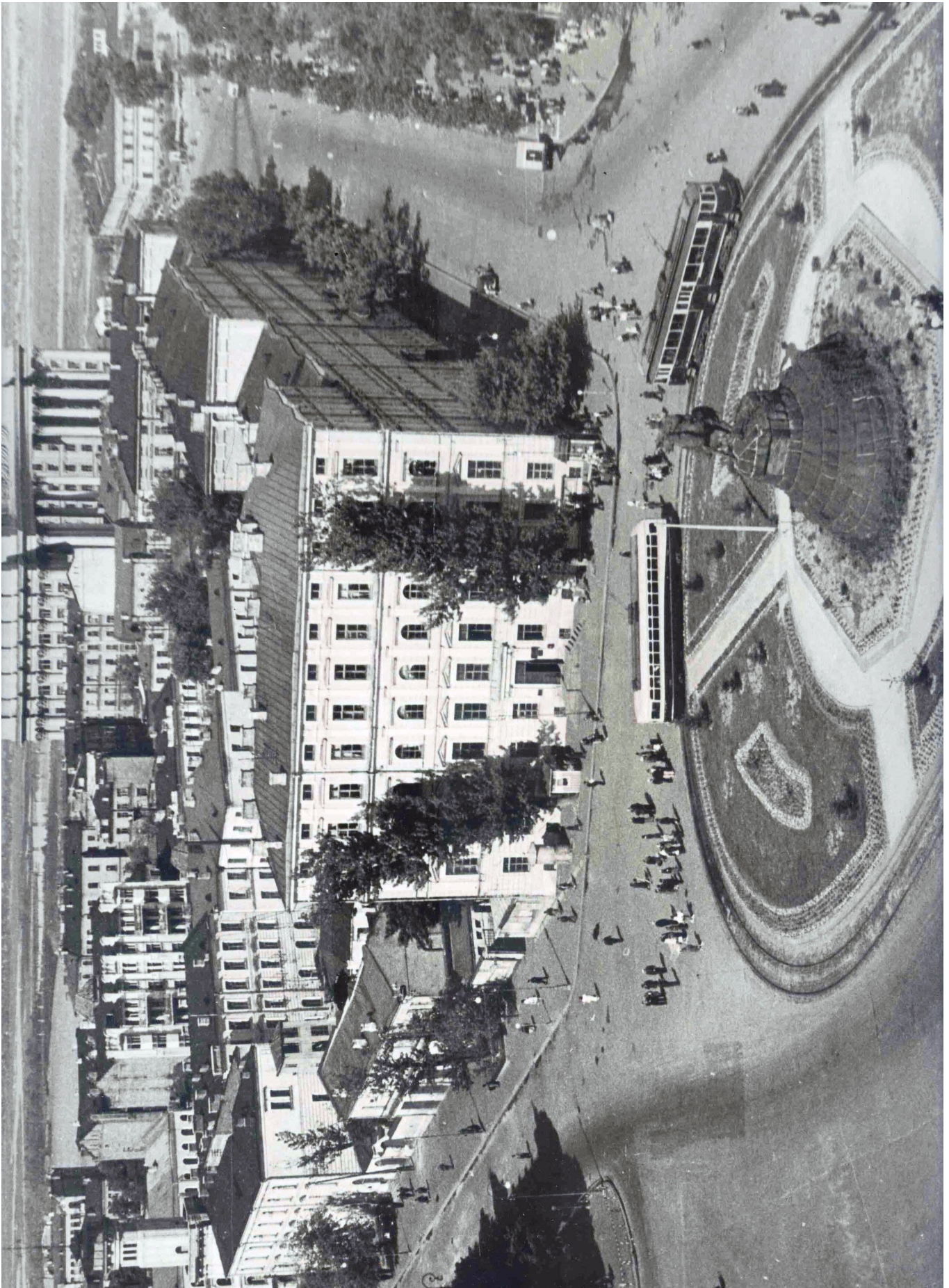


Рис. 2

ПРИГОДИ

голови виконкому Н-ської міської Ради й начальника Н-ського трамвайно-тролейбусного управління в той день, коли їхні персональні машини стали на ремонт, а їм треба було терміново прибути на нараду з питання роботи міського транспорту.



Той на спини сів чужі,
Той повис на рамі...
Розгубились два мужі
В цьому шумі й гамі.

Ждать немає в них часу.
Треба ж на нараду!
Хоч чіпляйся за «ковбасу»
Й волочись позаду.



Не вдалось (хоч «гвалт!» кричи)
Ім в трамвай пролізти.
І рішили діяти
На троллейбус сісти.

Доки рвались напролом
І штовхались доки, —
Як в масажній їм обом
Тут нам'яли боки.



Ляють транспорт два мужі,
Діяти з міськради...
Глядь — автобус!
— Побіжім.
Встигнем на нараду!..

І побігли... А шофер:
«Не поріть гарячки.
Іхать будем не тепер,
А після «накачки».



Поспішили до таксі.
Може те «підкине».
«Будем іхать — та не всі» —
Ім шофер з кабіни.
Чи не знає, хто вони.
Що везти не хоче!..
— Сто рублів, — кричать, — гони,
Одвезу охоче!



— Сто рублів?! Та кинь дуріть!
Може збавиш трішки?..
— Тільки сто! А ні, то йдїть,
Громадяни, пішки.
.....
— Пішки шлях той не легкий.
З ніг обидва збились.
Й на нараду про міський
Транспорт запізнялись.



Рис. 4

Мал. А. АРУТЮНЯНЦА



По закінченню ремонту дороги качали
спочатку керівників-шляховиків...
потім пасажирів.

Рис. 5

Деякі зачастини до автомашин
діставати дуже важко.

Мал. А. АРУТЮНЯНЦА



Автомобіль з «двірником».

Рис. 6