

59.87
64.2
74.36

Геннадій Махорін



ІСТОРІЯ ТРАНСПОРТУ В ЖИТОМИРІ

Геннадій Махорін

ІСТОРІЯ ТРАНСПОРТУ В ЖИТОМІРІ

Житомир
Вид. О.О. Савенко
2015

Макорін Геннадій

**МДБ Історія транспорту в Житомирі / Геннадій Макорін. – Житомир:
Видавця О.О. Бєнок, 2015. – 52 с. : іл.**

ISBN 978-617-7268-38-8

У книзі на основі архівних документів розповідається про історію транспорту в Житомирі. Читач дізнається про найдавніші правила дорожнього руху, про переможні подвиги воїнів-мотористів, про чудові пейзажні зйомки в транспортній сфері. Книга призначена любителями історії Житомира.

Книга видана з ініціативи голови комісії з питань промислового розвитку, інфраструктури та туризму, інвестицій та фінансів громадської ради при Житомирській ОДА Петела Володимире Миколайовичу особисто в рамках акційних і фінансових транспортної галузі. Ця видання приурочено професійному свята працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства. У книзі використані фотографії з особистих архівів Сергія Собчука і Анатолія Матвія, Житомирського обласного краєзнавчого музею, а також документи, які надали Віктор Бабаківський і Руслан Палайченко.

Книга видана за фінансової підтримки Дашенка О. О., Кута В. Г., Лосє А. В., Савицького А. А.

ББК 39
УДК 656(09)

ГУЖОВИЙ ТРАНСПОРТ



Найдawniшим видом транспорту був гужовий, який веде свій початок від винайдення кілків тисяч років тому колеса. Спочатку це були або великі вози (гарби), на яких пересувалися люди з усіма своїми пожитками це у добу Великого переселення народів, або легкі возівничі в античних державах Греції і Риму.

З часом гужовий транспорт став необхідною частиною життя людей, збільшувалися різновиди цього транспортного засобу. Карети, запряжені кількома кіньми, були ознакою високого статусу господаря і його заможності. Селяни запрягали у вози восів, а панами – і коней. Існувало і таке поняття як «війні коні», яких у господарській роботі, як правило, не задіювали, а використовували для поїздок у гості або в місто (на базар).



Рухалися у давнину дорогами, які називали по-різному, в залежності від її значення з-поміж інших. Так, у XV–XVII століттях найважливішим був гостинець – торговельний шлях із мережею встановлених законом митниць. Для прикладу, існував «Житомирський гостинець» або «велика дорога» – це шлях, який пролігав із Житомира до Білої Церкви по межі Волинського і Котелянського маєстків і далі – по території низької течії р. Гуйви. З Білої Церкви до Житомира існувала дорога, яку звалили 500 років тому «Білоцерківським гостинцем», який пролігав через Калинів Куст, Валівку, Іваницю, Трояни.

Були також й інші назви шляхів, які мали сезонне використання: «дорога», «доріжка», «дорога крикова», «дорога посполита» (тобто сільська дорога, якою рухалися селяни сусідніх сіл).

Дороги, як правило, проходили по межі володінь великих землевласників. Цю межу називали «дукт» або «тракт». Остання назва прожияла і надалі використовувалася для найменування важливого значення доріг. На таких трактах у XIX столітті існували митниці і поштові станції. На таких ставці-ях міняли (тобто перекладали-перепрагали) коней, а візники і подорожні могли перепочити. З Києва до Житомира у той час проходила так звана Стара Житомирська дорога. Вона на початку XIX ст. називалася ще токовим поштовим шляхом. Пролігав він через село Білгородку (де у часи Київської Русі стояло місто Білгород), далі – через р. Ірпінь і містечка та села Мотокан, Рожів, Раковичі, Радомисль, Березину, Студинцю – до Житомира.

З 1827 року існувало поштово-дільничне сполучення Київ – Житомир – Радивилів, до тодішнього кордону з Австрійською імперією. Недалові розпочалося прокладення стратегічно і економічно важливої дороги Київ – Житомир – Звягель (теперішня назва – Новоград-Волинський) – Корнець – Рівне – Луцьк – Ковель, яку майже точно повторює сучасний автомобільний шлях. Цю дорогу назвали Києво-Брест-Литовським шосе. У 1840-х рр. урядом усієї дороги збудували нові муровані поштові станції, в середньому, через 20–30 км (разом із кінний прогін). Ця доро-



га (на відрізку Київ – Житомир) була короткою на 35 км, тобто мала відставу вже 131 км, а не 166, як раніше.

У містах власники кінного транспорту надавали послуги з перевезень пасажирів. Одиюкани (їх називали «пестулами», тобто «пінками») були призначені для перевезення одного клієнта. Існували також дво-, троє-кінні карети, дилижанси, фятони.

«Дилижансним королем» у Житомері був Пересі-Хайм Фельденкрайф. Він був і монополістом у перевезенні пасажирів з Житомира до Києва. Його контора кінних дилижансів знаходилася у центрі Житомира, майже напроти будівлі теперішньої міської ради. Зараз на цьому місці – приміщення департаменту аграрної політики і продовольства Житомирської ОДА. З документа за 1888 рік:

«С распоряжения Государна Министра Внутренних Дел, отправленна почтовой гонимы на Кіево-Житомирском шоссе-вом тракте, по системе военных почт, с 1 января сего года отдо-во мне, с обязательством установления между Кіевом и Житоми-ром СРОЧНОГО ДИЛИЖАНСНОГО СООБЩЕНИЯ. Объявляю об этом, киево часть довести до всеобщего сведения, что в испол-нение вышеуказанного обязательства, с 20-го января мною будут отправлены дилижансы из Житомира в Киев и из Киева в Жито-мир два раза в день: ежедневно, один в 3 1/2 часа, а другой в 5 ча-сов пополудни. Багаж не более 20 фунтов на каждый пассажир-ский билет перевозится бесплатно. Дилижансы будут отходить из Киева - из почтовой станции на Подоле. В Житомире - из моего дома по Большой Бердичевской улице, где помещалась дилижанс-ная контора Светланова. Для пассажиров, едущих не в прямом со-общении, а на промежуточные станции Кіево-Житомирского шос-сейского тракта, цены будут объявлены мною в самом непродо-вольтельном времени, т.е. таковые предоставлены на утверждение Начальника Пашного Управления Почт и Телеграфов.

Желющим ехать отдельно в карете, коляске или фятоне, ба-гаж бесплатно, со взиманием лишь одних прогонов за расстояние от Киева в Житомир или от Житомира в Киев, а именно: за 2 лошади 10 р. 50 к., за 3 лошади 15 р. 50 к. и за 4 лошади 20 р. 65 к. Едущие же только до промежуточных станций, платят, кроме



простою за расстояние, по 75 коп. за женское за каждый станционный перетон. Содержатель П.Х.ФЕЛЬДЕНКРАЙЗ».

«Обязательное постановление для лиц, занимающихся извозным промыслом» за 1892 рік:

«За ручной багаж и за детей не больше одного, в возрасте до 12 лет, особой платы не полагается. При следовании лошади должны везти со скоростью 10 вёрст в час при обыкновенной дороге и не менее не менее 6 вёрст в час при бездорожье. Забытые пассажирами вещи извозчик обязан немедленно возвратить по принадлежности, а в случае невозможности, сдать их местному должностному лицу (старосте, приставу) под расписку. Возницами (кучерами или ямщиками) могут быть лица не моложе 17 лет, физически способные к этому делу и ничем не опороченные. С лошадью извозчики обязаны обращаться бережно и осторожно и не бить их твёрдыми предметами.»

Дмитро Малаков у своїй статті «із Києва до Житомира – на перекладних» так описує тодішній транспортний засіб: «Дливіше з чітким написом по борту «Фельденкрайз» являв собою величезний двокісний скіпаж на високих колесах, що складався із кількох частин. На високому передку сидів кучер з довгим багажом, який він поганає дві пари трійок з одностайних коней, які тягли трійбодзкий скіпаж. У ньому, за передком, містилася підроскремна карета із закритими дверцятами з написом «I клас», за якими на шкіряних диванчикох сиділи один навпроти одного замкові пасажир першого класу. Задку було окремо, теж закриті приміщення з лавкою вздовж бортів, з віконечками по боках та дверцятами ззаду і написом «II клас». Тут подорожні сиділи так само вільно. Пасажирів III класу сиділи звичайно просто неба спереду і ззаду на металевих кріслах, як вистав артилерійська обслуга на воєнних гарматах. Їхати стоячи не дозволялося. Багаж закріплювався на просторому даху скіпажу... Длинніший Фельденкрайз, розрахований на двадцять осіб, являвся досягненням тодішнього часу – у порівнянні з попередніми скіпажами».

В газеті «Волянь» за 8 червня 1897 року детально описується: «Имея несчастье жить на такой мизерной во многих отношениях



улице, как Михайловская, а, наряду с другими обитателями улицы имел такое несчастье подвергаться прелестям дилижансного провоза. Необходимо заметить, что дилижансы двух владельцев совершают свои «рейсы» по Михайловской улице в 8 и 10 часов утра, в 3 часа дня и в 10 часов вечера. Выезжая из дилижанского двора с Б. Бердичевской, конюхи эти, запряженные дилижаном россиантов, управляемых какими-нибудь деревом в камзоле, с первых же шагов стараются, что вот-да, как мы поведем... «Бором» ищется по Михайловской во всю, а для поощрения их к этому возница делает три, четыре, десять, сколько заблагорассудится, выстрелов бычком и победоюсно, нарушая тишину, заставив в ужасе содрогнуться десятки лиц, поворачивает на Киевскую улицу, где, конечно, прыть, подогретая бычком, скоро остывает и черепашье движение вступает в свои права. Кому нужно такое глупо-ухарское движение этих, отжилих свой век, рыцарей по улицам города и притом в разное время, когда люди спят или отдыхают? Скажи, коли хочешь, мещанин и умелец, а степи скажи хоть до смерти, но в городе проезжай шагом, без выстрелов бычка и станбания с ног детей и прохожих». До речі, ці дилижанси, які курсували до Києва, Бердичева, Новоград-Волинського, дійсно були дуже повільні, рухалися зі швидкістю 7-8 кілометрів за годину, і хоча місця поділялися на класи, однак усі пасажирів зазнавали значних незручностей. Сучасник так описував поїзду на дилижансі: «Пасажир береть білет 1-го класу. Сяго беруть 4 рубля. На злом и вичається галлюцинування першого класу, так как его немедленно переводят сразу и 5 класс, даже без заявления... По пути нам приходилось постоянно вставать и следовать по способу пешего движения, дабы хоть земного облегчить несчастных клач, нмевуемых лошадыми, иногда приходится подталкивать дилижанс. В итоге спускали на четыре часа. Сказочно, пассажиры плохо ведали его. Говорят, что скоро начнут пассажиров подковывать, как лошадей».

Гужовий транспорт почав втрачати своє значення з винайденням трамваю і авто.





Fig. 1. Heliochemia A.



Fig. 2. Heliochemia B.



Fig. 3. Heliochemia C.



Fig. 4. Heliochemia D.



Fig. 5. Heliochemia E.



Fig. 6. Heliochemia F.



ВЕЛОСИПЕД

Перший велосипед з'явився 200 років тому – 1817 року у Німеччині. Його називали «кісткотрас», бо він мав жорстку конструкцію – дерев'яну раму і залізні колеса із залізними шпичками. Тільки тодішні перші велосипеди ще не мали. 1838 р. англієць Джон Данлоп вперше «одягнув» на залізні колеса гумові шини, наповнені повітрям. Тоді вони пом'якшували рух по нерівній дорозі, особливо це було важливо у місті, де дороги викладали бруківкою.

У Житомирі мешканці почали користуватися велосипедами наприкінці XIX століття. Переважно це були велосипеди німецького виробництва. Але дозволилося їздити тільки у спеціально відведених місцях. Користування велосипедами здікавало піддавалося осуду. І, козгалі, до їзди велосипедом було упереджене ставлення. Зараз це викликає усмішку, але у 1875 році «Восточные губернские ведомости» на повному серйозі писали у замітці «Восточные велосипеды на здоровье»: «По замечанию военных газет, профессор доктор Опкальцер высказался следующим образом о вредном действии на здоровье велосипедов: «Люди, по-видимому, еще мало громадной смертности, господствующей у нас, ибо иначе нельзя объяснить усердие, с каким начали повсюду заниматься велосипедизмом. Не подлежит сомнению, что чрезмерное напряжение мускулов, необходимое при управлении велосипедом, легко производит не только гипертрофию (разращение) всех мышц, но еще причиняет разные болезни сердца, а нередко и атеросклероз».

Але в подальшому велосипед завойовував все більшу популярність. У Житомирі проводили велосипедні гонки, на які за-



прогулювали знаменитих у той час спортсменів. Про це розповідає і наша місцева газета «Воєнь» за 1901 рік: «Местный кружок велосипедистов-любителей, желая прийти посильно на помощь нашему благотворительному обществу, задумал устроить на циклодроме в воскресенье 29 июля боишые гонки. С этой целью устроителями гонок приглашены из Киева для принятия участия в гонках лучшие езроки господа В.Д.Ткаченко, Высоцкий, Э. Калпе... В виду симпатичности цели, не в пример обычным гонкам, будет установлена впередная плата для всех, даже членом Житомирского благотворительного общества».

30 листопада 1893 року у Житоїрі утворилося товариство любителів-велосипедистів.

Тоді їздили на велосипедах здебільшого англійського, французького або німецького виробництва. Коштували вони 45-70 рублів (на поч. XX-го ст.). В Україні перші велосипеди почали випускати 1923 р. У Харкові до 1924 р. їх виготовляли 1200 штук.

Довгий час велосипед через високу вартість був недоступною річчю для більшості людей. Навіть у 1950-ті – 1960-ті рр. велосипед – це предмет гордості власника. Велосипедисти проїздили кращих працівників. Тільки з 1970-х років велосипед стає звичним транспортним засобом для все більшої кількості людей, а нині є прекрасною альтернативою автомобілю.





ТРАМВАЙНІ МАРШРУТИ



Соборна площа, поч. XX ст.

Як відомо, перший у Європі трамвай почав перевозити пасажирів 1881 року у місті Лістерфелд, що поблизу Берліна. Рухався він зі швидкістю 30 км/год і розрахований був на перевезення до 20 пасажирів, які мали окремі місця. У Житомирі до справи запровадження трамвайного руху приступили на початку 1898 року, коли трамвайний діл тільки у двох містах тодішньої Російської імперії – Києві (з 1892 р.) і Нижньому Новгороді (з 1896 р.). Одночасно з Житомирком подібні роботи велися і у Москві. 4 березня 1898 року Житомирська міська дума затвердила проєкт будівництва трамвайної колії, розроблений Л.Я. Поляковим. Головним ініціатором цього будівництва був помісний громадянин міста І.І. Кулішєв, він і координував увесь робочий процес, який завершився 18 серпня 1899 року.



Перехресті вулиць Великої Бердичівської та Садової (нині Івана Конара). Трамвай Шопена & Набока. 7-8 бізма по В.Бердичівській лінії, 20-й — по Садовій. 1918 р.

Відкриття трамвайного руху було призначене на 22 серпня і відбувалося в урочистій офіційній формі. Газета «Волынь» так описувала цю подію: «К 12 ч. дня к разукрашенной флагами и зеленью усадьбе электростанции на Мал. Бердичевской улице стали съезжаться приглашенные гости – председатель городского самоуправления, наместиствующие лица, инженеры и др. Съезду гостей мешал дождик, который начался как раз около полудня. К часу дня, когда дождь несколько утих, прибыли преосвященный Памси́й, епископ владимир-волынский, в сопровождении исп. делами волынского губернатора П.И. Каталей, управляющий казенной палатой В.Э. Марниц, председатель окружного суда В.К. Губер и др. Началось молебствие, которое совершал преосвященный в сослужении соборного духовенства, в здании казенного депо, где для аялота был сооружен помост, покрытый коврами. После освящения помещений и.д. губернатора П.И. Каталей одним поворотом ручки коммутатора дал ток на линию – и этим церемония завершилась. Немедленно стали выезжать вагоны, в которых места заняли и. д. губернатора и другие



почётные гости – движение началось. Приблизительно к двум с половиною часам все гости были доставлены к городской думе, в зале которой сервирован был завтрак. Здесь гости встречали представителя городских и подьезных путей генерала Д.Н. Головачёва и поверенного общества И.И. Кушнера. Соборный протоиерей благословил стол... Первый тост за здравье Государя Императора произнёс н.д. губернатора П.И. Коталей. Затем генерал Д.Н. Головачёв произнес тост за начальниа края генерал-губернатора М.И. Драгомырова.

Потім були тости за ініціатора запровадження трамвайного руху І.І. Кушнера та багатьох інших осіб. Під час банкету присутні зробили пожертвування Житомирському благодійному товариству (загалом було зібрано 122 р. 65 коп.).

Отже, з 22 серпня 1899 року почався трамвайний рух, який здійснювався коїями по Чуднівській вулиці (тепер Черніковського) від п. Тетерева до площі Олександра II (тепер Соборна), далі по Київській вулиці до вокзалу, а також по Великій Бердичівській до сел-



отель "Франція", ліворуч флігель губернаторського будинку (Київська, 15). За трамваем підтурна майстерня Р. Губера (будинки Києва), далі – ресторан і готель "Римський". Фото початку XX століття.



Двоосний моторний трамвай Nevskiy № 10, ступений в 1899 році.

рейської лінії (В. Бердичівська, 72), по Старо-Вітській і Вільсько-Шосейній (зараз вул. Перемоги) до російського коловоза. Всього по місту рухалося 8 вагонів зі швидкістю в середньому 10 км/год. Кожен вагон був розрахований на 16 посадочних місць в середній і на 6 стоячих – у відкритій частині. Проїзд коштував 5 коп.

Почина трамвай приніс неабияке емоційне покращення в життєписанні міста. «Ітак, свєршилось. Долгожданый трамвай начал функционировать, и те житомирские, которые в последние дни допелая напрятали мускулы своих ртов и ног, состоялись в беге с трамваем и перво раскрытыми рты от изумления – надо думать, скоро дадут себе отдых, когда привыкнут к быстро мелькающим окладным вагонам своего трамвая».

У кожному вагоні був кондуктор, який продав проїзні квитки. За свою роботу він одержував місячну платню в розмірі 20 руб. (хоча адміністрація трамваю обіцяла проїздом першого місяця трамвайного року збільшити оплату такої праці до 35 руб., однак це не було



Трамвай вітчизняного виробництва – Комсомольський вагон.

дроблено). Чітко встановлення зупинок не передбачалося, а здійснювалися за вимогою. У зв'язку з цим нерідко були скандальні і курйозні випадки. Так, міська газета «Восход» писала: «Народу є справжніми нерасканими публіки на несподіваність кондукторів, отказувалися останавливать вагони в укромных пассажирских местах, попадаются курьезные требования. На двух вагон, двигавшийся по направлению к вокзалу, был задержан на углу Мещанской (теперь Мануильского) улицы какой-то горничной. На предложение кондуктора садиться, горничная ответила: «обожидать, сейчас барыня оденется и



врт Леніна (коли Кайгород) 1928–30рр



Площа Рози Люксембург. 1948 рік.

выйдет» (!). Другой случай произошёл по той же Киевской улице. На этот раз дама старалась задержать вагон чрез-открытую в окне своего дома форточку. Кондуктор, боясь доставить пассажиров к поезду, не мог, конечно, выполнить это странное требование. Дама разобиделась и подала в управление трамвай форменную жалобу (!). Газета робить свой выводок-настанову: «Некоторые смотрят на трамвай, как на своего домашнего «петуха»-извозчика, вследствие непонимания таковой простой вещи, как разница между извозчиком, везущим одного, и трамваем, служащим потребностям многих».

Відкриття трамвайного руху по наміщаданим вулицям призвело до багатьох перебудованих і непередбачуваних наслідків: протистояння в містознаві, яке інколи набувало характеру диверсійної війни з боку останніх, а також різкого подорожчання квартир у будинках поблизу трамвайного шляху.

З появою трамвайного руху містники одержали серйозного конкурента, адже проїзд у трамваї по одній лінії (тобто безпересадочний, наприклад з пл. Соборної до вокзалу) коштував 5 копійок, а поїздка одностійним містником цим самим маршрутом коштувала 25



воп. Тому вінтаки нерідко намагалися зряти рух трамвая, підкладаючи на рейки камінці, колоди тощо. Виявив, у ситуації, що склалася, змусити були водити пасажирів дешевше встановленої такси – і за 20, і навіть за 15 копійок.

У перші роки ХХ століття мережа трамвайних колій розгалужувалася і подовжувалася. Так, 1901 року трамвайну лінію по вул. Бердєєвській було продовжено до поштового пристанку Дурманів. З 1906 року почав діяти трамвайний маршрут по вул. Московській, також чиним відбулося склучення трамвайної лінії по вул. Київській із Житнім ринком. 1914 року Московському лінії було продовжено до Сірого ринку. На той час по Житомиру курсувало 18 моторних і 4 причіпних вагонів. Довжина колій загальною становила 12 кілометрів.

Документ свідчить:

В Правлении Киевского округа Путей Сообщения

Рапорт ном-ка 4-й посылкой дистанции от 22 апреля 1914 г.

В допослание к рапорту от 10 марта сл. за № 385 ниско честь довести нижеследующее о трамвайном сообщении по шоссе вверженной мне дистанции, принадлежащем Обществу Городских и Подомьских путей в России.

1) Начальный пункт движения по Киевской линии на 12 вер. Кмитово-Житомирского и конечный на 14 вер. того же перегона и по Вильской линии, начальный на 14 вер. Кмитово-Житомирского и конечный на ¼ вер. Житомир-Березовского перегона.

2) Проездная плата по Вильской линии 5 коп. и по Киевской линии 2 участка по 5 коп. каждый, причём при сплюснотом следовании плата 8 коп.

3) Общее число каждодневных рейсов по Киевской линии зимой 208, летом 212, по Вильской – зимой 188, летом 200.

4) Вес вагона около 400 пуд.

5) Вагоны отправляются с конечных пунктов через каждые 9 минут, зимой с 7 час. 30 мин. утра до 9 час. 30 мин. вечера, летом с 7 час. утра до 10 часов вечера.

Начальник дистанции и кондуктор Колтуховский.





Перехрестя вулиць Гоголівської та Московської (нині Героїв Небесної Сотні).

1913 року інженер Тимченко (автор проєкту Київського беззупинного проєктував подняти Київ і Житомир трамвайним сполученням, але початок Першої світової війни і подальші буремні події не дозволили здійснити цей проєкт.

16 липня 1917 року у Житомирі затверджено бреш правити зупинки трамваїв у спеціально визначених місцях (а не за наявності, як це було раніше). У період 1919-1920 рр. трамвайний рух не здійснювався через воєнні події, у пері яких опинився Житомир.

1935 року трамвайну колію по вул. Вільській продовжили до Богуського мосту. Станом на 1940 рік у Житомирі діяло 5 трамвайних маршрутів: 1) від центру по вул. Київській до Привокзальної площі; 2) від центру по вул. Перемоги до Російського кладовища; 3) від центру по вул. Великій Бердичівській до міської лікарні № 1; 4) від Сіного ринку по вул. Московській до Житнього ринку і 5) від центру по вул. Червоноармійського до набережної р. Тетерева.

Під час німецько-нацистської окупації було збудовано лінію для вапнякового трамвая, яка проходила від залізничного вокзалу до електростанції у долині Бердичівського шосе. Інші лінії (пасажирські) в основному не діяли. Тільки в 1944 року відновлюється регулярний рух Московською лінією, а Вільською рух відновився тільки в 1948 році, але до цілісної трамвайної системи відносилася почастина Т-лінійка (до Російського кладовища). Далі трамвайна колія переривалася і продовжувалася від провулку Червоного до залізнич-



ної фабрики – тут використовувалися старі трамваї. Здалили дві ділянки лише 1950 року.

1958 року було прокладено трамвайну колію по вулицях 1-го Травня і Льва Толстого, на які перенесено маршрут № 3 (Площа Перемоги – Солянка) і загальна довжина трамвайних колій стала 16,2 км, по яких курсували 45 трамваїв. 1961 року почав діяти маршрут № 5 (пл. Перемоги – Львівськомініат).

З відкриттям тролейбусних маршрутів, які частково дублювали трамвайні, останні вирішили скоротити. Додатково підставою також було перешкоджання автомобільному руху трамвайних колій. Тому 1964 року припинився трамвайний рух по вул. Київській, 1965 р. – по вул. Котовського і до Синього ринку. 1974 року демонтували колії по вул. 1-го Травня і Льва Толстого, а також закрили лінію по вул. Карла Маркса (тепер вул. Вел. Бердичівська). Відтак, із 1974 ро-



Сучасний трамвай.

ку і донні Житомир є єдиним-єдиним містом в Україні, де діє тільки один трамвайний маршрут – від площі Перемоги по львівськомініату, трамваї без нумерації маршрутів (довжина – 14,7 км).

1978 року, з відкриттям трамвайно-тролейбусного депю № 2 по вул. Перемоги, сюди переведено трамвайне депо, яке до цього знаходилося по вул. Комсомольській (тепер вул. Мала Бердичівська).



Станом на 1999 рік трамвайний парк налічував 38 трамваїв, але 11 з яких уже відпрацювали свій ресурс, а тому на лінію виходили нерегулярно. Так, у 2000 році на маршрут виходили щодня 17 трамваїв.

Станом на початок 2010 року на балансі ТТУ було 20 трамваїв марок Tatra KT4SU і 7 – марок Tatra T4SU, а також 3 службових.

АВТОМОБІЛЬНИЙ РУХ І ЙОГО РЕГУЛЮВАННЯ

З винаходом перших автомобілів і появою їх на дорогах поставала необхідність вироблення правил дорожнього руху і експлуатації «екіпажів, які самі рухаються». Перші такі правила були розроблені ще наприкінці XIX століття – спочатку в Німеччині, Франції, а згодом – і в інших країнах. На білому частині України, яка належала тоді до складу Російської імперії, поширювалися правила, затверджені 11 вересня 1896 р. міністром шляхів сполучень Росії. Цей збір правил називався «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения на самоходных экипажах». Так як даний унікальний документ ніде не публікувався, варто його навести у майже повному вигляді.

1. При проїзді по шосе самоходних экипажей должны соблюдаться все установленные законом правила проезда по шоссе и относящиеся к сообщению по шоссе правительственные распоряжения, а также все постановления, которые впредь будут издаваемы относительно движения по шоссе-ным дорогам.



2. При эксплуатации самодвижущихся экипажей скорость их движения, при встрече с экипажами, запряженными лошадьми, чтобы не пугать лошадей, должна быть уменьшаема до своего ти-лого хода, с этой же целью самодвижущийся экипаж при скланных встречах должен удаляться по возможности на самый край шоссе.

3. На крутых поворотах самодвижущиеся экипажи должны двигаться тихо, а в закрытой местности, кроме того, трубить.

4. Соответственно с требованиями общей безопасности ско-рость движения самодвижущихся экипажей должна быть уменьшаема: на спусках, при встречах с другими экипажами, в местах пересечения шоссе с другими дорогами и по лесам.

5. При движении по шоссе, на которых существуют заставы



Машина В. Волынского, заставшая офтальмологической лавры у Житомира. 1914 г.

для взимания шоссевого сбора, самодвижущиеся экипажи уплачивают шоссевый сбор в том размере, который будет уста-новлен за право проезда по шоссе таких экипажей.

6. При каждом самодвижущемся экипаже должно иметься надлежające удостоверение, что экипаж исправен во всех частях и что все части механического двигателя находятся в исправном и безопасном состоянии.



Примечание. Для выдачи таких удостоверений владельцам самодвижущихся экипажей, предназначенных к движению на дорогах водомства путей сообщения, полагается производить освидетельствование сих экипажей тем же порядком и в те же сроки, которые установлены для освидетельствования паровых котлов на пароходах, плавающих по внутренним водам.

7. Железные шины на ободах самодвижущихся экипажей должны быть по всей поверхности плоскими, отнюдь не выпуклыми и не вогнутыми и так прикреплены к ободам, чтобы гвозди, штафты, винты или заклепки не выступали наружу.

8. Ширина железных ободьев и железных шин не должна быть ни в каком случае менее 31/4 дюймов при полном весе экипажа с нагрузкою от 120 до 180 пудов и не менее 4 дюймов при весе экипажа с нагрузкою от 180 до 300 пудов.

9. Проход по шоссе самодвижущихся экипажей весом более 300 пудов не допускается без особого, испрашенного заблаговременно, разрешения.

10. Ввиду, что прослушки шоссейного полотна, проход общественных и грузовых самодвижущихся экипажей может быть воспрещен заведывающим шоссе, причем точное определение времени остановки движения этих экипажей предоставляется их усмотрению, но с тем, чтобы, останавливая движение, они немедленно доносили о том Министерству Путей Сообщения и местному губернскому начальству, а также безотлагательно озабочились вывешиванием по линии следования означенных экипажей объявлений о сделанном распоряжении.

Если в упомянутом распоряжении не будет указано число дюйм, на котором приостановлено движение, то тем же порядком, т. е. при условии донесения Министерству и местному губернскому начальству и вывешивания объявлений, должно быть сделано распоряжение и об открытии движения означенных самодвижущихся экипажей и притом заблаговременно, не менее как за день до открытия движения.

11. Наблюдение за исполнением сих правил возлагается на местную полицию и лиц, заведывающих ремонтом шоссе; в слу-



Німець в автомобілі біля готелю «Франклін». На другому плані палийдон губернаторського будинку (зараз це територія інкошопу «Україна»). 1918 рік.

чає сомненні в точному соблюденні правил сонячніми плаца удостоверяються в нарушенні правил и привлекают виновных к законной ответственности. За причиненную же остановку самодвижущегося экипажа для удостоверения веса или осмотра шин владельцы не имеют права требовать вознаграждения.

12. Министр Путей Сообщения оставляет за собою право не разрешать прохождение общественных и грузовых самодвижущихся экипажей по отдельным шоссе ведомства путей сообщения там, где по размеру общего движения на этих шоссе и внутренне шоссейных, означенное прохождение может представляться не безопасным для проезда конных экипажей.

Примечание. Настоящие правила вступают в действие по 7 и 8 статьям в полугодовой, а по всем прочим в месячный срок со дня объявления в каждой местности.

Подписал: Управляющий Министерством Путей Сообщения
Н. Петров

Незважаючи на розроблені і затверджені акцією владою пра-



вил дорожнього руху для автомобілів, останніх тоді навіть у Києві було дуже мало, а домінував гужовий транспорт. Але і його рух потребував упорядкування. Тому 1901 року Київський генерал-губернатор, поновляючи його поширеність і на Волинську губернію, видав циркуляр «О соблюдении правил бесплатного развоза на земских лошадах». Цей документ спрямовувався мисловим посередникам та справникам, а також особам, які утримували поштові станції і повинні були надавати можливість безплатного проїзду першоч.

Тільки 1901 року була спроба налагодити автомобільне сполучення між Києвом і Житомиром. Про це свідчать клопотання зерновського міщанина Писаренка, яке він подав 20 лютого 1901 р. Київському генерал-губернатору, з проханням дозволити йому забезпечувати перевезення пасажирів своїм автомобілем між центрами двох сусідніх губерній – Київської і Волинської.

Але дозвіл було надано дещо пізніше. 1906 року, інший подорож – бельгійському підданому Альфреду Льюїсу. Саме він першим почав офіційно перевозити пасажирів і товари між Києвом і Житомиром.

Через рік такий дозвіл одержав уже технік М.Я. Пожизинський. Тоді ж 1907 року було відкрито автомобільне поштово-пасажирське сполучення між містами Київ – Житомир – Новоград-Волинський, а також Хотин – Кам'янець – Проскурів – Старокостянтинів.

Станом на 1908 рік автомобілі мали уже не тільки у губернському центрі Житомирі, а й навіть у глибокій провінції – як, для прикладу, товариство Бродецького цукрового заводу, так і окремі особи. Так, у селі Березинка (яке тепер належить до складу Ружинського району нашої області) поміщик, дворянин Стефан Михайлович Підгорський мав два автомобілі французьких марок «Деворе-Бельвіль» і «Рено-Шнайдер», які були виготовлені у Ліоні. Перший – 4-місний із двигуном у 18 кіньських сил, а другий – 7-місний із двигуном потужністю 24 кіньських сил. Шофером обох машин був французький підданий Клавдій Міар. У містечку Ружин місцевий поміщик, дворянин Антон Антонович Звотанцианів мав у своїй власності 5-місний автомобіль мар-



ки «Пежо» з двигуном потужністю 24 кіловатт сили. Шофером у нього служив селянин Прокій Іванович Сиротенко.

Так як кількість машин зростала, прийнято 1904-1907 років було постановлення з вищого органу влади про збільшення штатів Житомирської міської поліції. Контроль за дотриманням порядку на дорогах міста покладалося на городових. На той час виникла необхідність нової редакції правил дорожнього руху, узгодження їх з нормами Міжнародної конвенції про рух автомобілів, прийнятої 1907 року.

Свідченням все більшої популярності автомобільного транспорту стало утворення 1907 року Російського імператорського автомобільного товариства у Петербурзі. Того ж року утворилося Київське автомобільне товариство «Авто-Параж». До речі, один з автомобілів цього товариства з якоюсь технічною причиною 3 червня 1909 року згорів у Житомирі.

Хоча кількість автомобілів поступово зростала, але все-таки вони залишалися ще чудернацькою річчю, особливо для сільських мешканців. Про це свідчать, зокрема, скарга, спрямована київському генерал-губернатору «О безобразиях со стороны крестьянских детей и подростков во время проезда автомобилей по Житомирскому шоссе».

Проте поступово автомобіль ставав звичайною річчю повсякденного життя. Чіткіше уже прописувалися правила пасажирського перевезення. Прикладом цього є нижче наведені документи (мовою оригіналу):

Договор

г. Житомир, 1910 г., 31 декабря

Мы, нижеподписавшиеся жители г. Житомира, орловский мещанин Алексей Васильевич Протасов, Житомирский 2-й гильдии купец Пилель-Янкель Дувидович Берман, ростовский мещанин Пилель Яковлевич Шапиро, словинский мещанин Меер Юдеевич Мечик и Варшавский 2-й гильдии купец Лазарь Давидович Уриновский заключили между собой настоящий договор в нижеследующем:

1) Для устройства и эксплуатации автомобильно-автобусного



Перекресток улицы Карла Маркса (ранее В. Бердичевского) – Топографич.

соединения между городами Житомир и Бердичевым учреждаем полное товарищество под фирмой «Волыньское товарищество автобусного сообщения» с капиталом в Житомире, по Гоголевской ул., в доме Славневских, и отделениями, в случае нужной встретиться надобности, в г. Бердичеве и других местах.

2) Учреждаемое нами «Волыньское товарищество автобусного сообщения» одновременно с подписанием сего договора принимает у двух из товарищей по сему – Г.Я. Бермана и Г.Я. Шапиро права и обязанности их по договорам: а) с Волыньским Губернским Управлением по делам Земского хозяйства от 30 октября с.г. на право исключительного движения в течении 10 лет автобусами по Житомир-Бердичевскому шоссе (переезду); б) по договору с домовладельцами Сташевскими от 4 декабря с.г. на нас в их усадьбе участка земли для постройки гаража и конторы.

Причем учреждаемое товарищество возвращает Г. Берману и Г. Шапиро сто рублей арендной платы, уплаченной ими за пользование участком в течении 1911 года.

3) Складочный капитал товарищества определяется в 500 ру-



бшей, который товарищам вносится в следующих долях: А.В. Протасов – 50 рублей или 10%; Г.Я. Берман – 150 руб. или 30%; Г.Я. Шапиро – 150 руб. или 30%; М.К. Мечик – 75 руб. или 15%; Л.Д. Уриновский – 75 руб. или 15%.

4) Каждый из товарищей на свою часть в оборотном капитале получает дивиденд по расчету на каждый рубль складочного капитала.

Срок товарищества определяется с 1 ноября с.г. на 12 лет, но при этом каждый из нас товарищей оставляет за собой право отказаться от участия в предприятии, но не ранее истечения 3 лет со дня фактического открытия действия товарищества по движению.



МВД. Житомирская Городская управа. 1-е Хозяйственное распорядительное отделение. Января 19 дня 1911 года, № 726. Житомир. Удостоверение.

Дано сие из Житомирской городской управы Алексею Васильевичу Протасову в том, что им в исполнение 59 и 60 ст. Торгового Устава т. II, ч. 2 изд. 1903 в Житомирскую управу 13 января 1911 года представлена копия договора об образовании и эксплуатации автомобильно-автобусного сообщения между городами Житомир и Бердичевом, под фирмой «Волыское Товарищество Автобусного сообщения» из следующих лиц Алексея Васильевича Протасова, Павель-Яковль Дудковича Бермана, Павел Яковлевича Шапиро, Моисея Юдеевича Мечика и Льва Дудковича Уриновского.

Член Управы Лисовский, Столначальник Горбачевский. (М.П.).

Я, нижеподписавшийся, удостоверяю верность этой копии с подлинником ее, представленным мне, Александру Сипиамундовичу Савыгинчу, исполняющему должность Житомирского конторшуса Ивана Николаевича Филиппова, в конторе его, находящейся по Большой Бердичевской улице, в доме Потесман мясника Арсения Нухимовича Заком, жительствоющим в г. Житомир по Киевской улице в доме № 40.



Исп. д. нотариуса А. Сенькевич.

Але вже того ж 1911 року «Волинське товариство автобусного сполучення» повідомляло, що воно з 14 червня 1911 р. припиняє пасажирські перевезення і поновлювати його не буде.

Так само і дворянин Віктор Шереметьєв, одержавши 11 липня 1911 р. дозвіл на автомобільне перевезення пасажирів між Києвом і Житомиром, не зміг його безперервно забезпечувати, а це було однією з головних умов – незважаючи на те, чи є бажання візників, чи ні. Тимчасово курсування автомобіля та автобусів мусило бути припинене у зв'язку з погодними умовами, але не самоїльно підприємцем-перевізником, а згідно відповідного розпорядження вищої влади. Обов'язково транспортний засіб повинен був пройти технічний огляд – його проводив пароплавний технік Київського округу Шляхів сполучення (у той час це посаду займав інженер Нагурський). Після чого видався дозвіл на пасажирські перевезення. Але спочатку підприємець подавав клопотання. Для прикладу тако, вже написав Х. Фельденкрайз, який тривалий час забезпечував перевезення пасажирів між Києвом і Житомиром двільниками. У відповідь одержав свідоцтво:

«МПС. Отдѣл по освидѣтельствуванію и испытанію паровыхъ котловъ на судахъ. Пароходный техникъ Киевскаго района.

г. Киев. 26 апреля 1913. № 506.

Удостоверение

Апреля 26 дн. 1913 г. мною былъ испытанъ в движеніи автобусъ, принадлежащій купцу Ханму Паровичу Фельденкрайзу (жилъ в г. Житомир, по Садовой ул., № 7), предназначающійся для пассажирскаго движенія между Киевомъ и Житомиромъ при непрерывной ѣздѣ по г. Киеву, а затемъ по Врестъ-Литовскому шоссе отъ Киева до Сынтомина, откуда после часовой остановки до ст. «Бориславка» и, наконецъ, обратно в Киев, при полной нагрузкѣ – 14 чел. пассажировъ и 16 пудъ груза – при чѣмъ скорость, что на крутыхъ подъемахъ и спускахъ, в узкихъ и опасныхъ мѣстахъ и на крутыхъ поворотахъ, при наибольшихъ скоростяхъ и самыхъ малыхъ, при внезапныхъ остановкахъ и заднего хода моторъ работалъ при полной



исправности вполне удовлетворительно, автобус слушался руля и тормозов безукоризненно, управление мотором и автобусом безпреречно при трогании с места и непрерывных остановках, а также при езде мостами и по очень плохой дороге не ощущалось грубых толчков, ни заметных трасок, экипаж очень покойный и удобный для пассажирского движения в течение больших промежутков времени. Испытание продолжалось 4 с половиной часа, с 12 ч. дня до 4,5 д.



Бульвар Карла Маркса (ныне В. Бельинского), 1960 рік

В городе, Кременчик, 38 – мотор и все части экипажа осмотрены мною и оказались в полной исправности.

Автобус марки Лорен-Цитрих, тип Е № 10, выпуска 1912 г., мотор четырехцилиндровый, ЕМ 10 № 10564/11400, 24 НР, кузов тип ЕМТА, сер. 12, № 10569.»





23 августа 1912 г.

Предпринимателю автобусного сообщения Фришбергу

В дополнение к представленным Вами нотариальным копиям удостоверений, выданных парходным техником Нагурским, о произведенном им освидетельствовании принадлежащих Вам трёх свободных экипажей, рейсирующих между городами Ровно – Новоград-Волынский и Житомиром, с двигателями за № 526 на 18 пассажиров, 955 на 16 пассажиров и 397 на 6 пассажиров, предлагаю Вам выполнить следующие условия:

1) Должны представить копии свидетельств, выданных шофёром на право управления машинами вместе с фотографическими снимками каждого из трёх автобусов.

2) Число пассажиров не должно превышать числа находящихся в экипаже мест для сидения.

В каждом отделении автобуса должна быть вывешена на видном месте объява о числе мест в нём.

3) Два фонаря для движения.

Начальник 4-й шоссевой дистанции Киевского округа Колосовский.

23 авг. 1912 г.»



Перші кроки в забезпеченні порядку на дорогах були зроблені радянським керівництвом в 1919 році. Тоді 11 серпня 1919 р. було видано «Положення об автомобильной инспекции», яке визначало організаційно-правові форми інспекції автомобільного руху і правовий статус та повноваження автоінспекції. Але цей документ у той час стосувався тільки великих міст Радянської Росії, а на Україну його чинність поширилася зі стійким утвердженням тут радянської влади, тобто з кінця 1920 року.

Інспекція з автомобільного руху увійшла у структуру транспортного відділу Ради робітничих і селянських депутатів м. Житомира, так само як і в інших великих містах Української Соціалістичної Радянської Республіки (УСРР). На цей підрозділ покла-



Будівництво обкому партії. 1956 рік. На передньому плані – ГАЗ-51 та ЗИС-150.

дався обов'язок наглядати за дотриманням правил дорожнього руху і контролю за правильним використанням транспортних засобів.

Нижче наведені документи ілюструють діяльність з тодішніх правил:
Правка № 89 Волгубинського по Відділу Управління
29 мая 1922 г.

С целью обеспечения денежными средствами неотложных работ по упорядочению проследности шоссе и мостов на путях главнейшего в губернии экономического значения и в соответствии с новой налоговой политикой УССР Волынский Губернский Исполком приказывает:

1. На шоссеиных путях губернии, в том числе и в пределах 4 участка ЮЗШЮОСА, срочно на правах самоокупаемости организовать и открыть действие застав по взиманию сбора за проезд по шоссе и мостам в ниже следующих пунктах: а) по Ковно-Житомирскому шоссе одну заставу у виадука через железнодорожные пути у станции Житомир, б) по Житомирско-Бердичевскому шоссе на 6 верстах от Житомира, в) по Житомирско-Новоград-Волыньскому шоссе две заставы: в г. Житомире у православного кладбища и при въезде в г. Новоград-Волыньск на мосту



через р.Стуч, г) по Новоград-Вольнско-Пинчевскому шоссе одну заставу в Пинчиновичах на 8-й версте от Новоград-Вольнска.

2. Размер збора за проезд через каждую заставу устанавливается в труд-рыночных единицах согласно ниже следующей таблице: 1. За проезд грузового автомобиля – 10 фунтов хлеба. 2. За проезд легкового автомобиля – 5 ф. за проезд одновозной повозки – 1 фунт. 3. За проезд паровозной повозки – 2 ф. 5. За проезд междугородного извозчика – 5 ф. 6. За проезд мотоциклета – 1 ф. 7. За проезд неупряжной лошади или головы крупного рогатого скота – 1/2 ф. 8. Стоимость билета на право прогона на пастбище через заставу головы крупного рогатого скота 10 ф. [освобождается безжизны, предположительно военный и трудный].



Приказ № 136 Вольнского Губернского Исполнительного Комитета по отделу местного транспорта. 20.07.1922 г.

Замечено, что грузовые, равно и легковые машины, прибывая и выходя из г. Житомира, а также проезжая через него, не регистрируются в местном Губтрансе и, следовательно, не имеют никакой визы на право выезда из города, в виду чего Губистолком приказывает:

1) Все автомобили, проходящие через г. Житомир, а равно отправляющиеся из Житомира, не исключая и военных, если таковые занимают перевозкой груза или пассажиров, обязаны явиться в Губтранс для получения визы на право выезда из города.

2) Машины, не имеющие соответственной визы, будут задержаны вплоть до выяснения по какому наряду или путевкам они наводятся в г. Житомире или выезжают из города.

3) Пассажиры, проезжающие или отправляющие грузы на машинах не имеющих на то законного права, будут высланы на место задержания автомобиля.

4) За справки, а равно за получение визы на выезд из города всем машинам обращаться в отделение Волгубтранса (Варди-чевская, 14).



5) Наблюдение за выполнением его приказа возлагается на членов милиции, а также на агентов Губернского.

Преддубинского Николаева. Секретарь Требунов.



«Москвич-401» на території АТН 11827, 1962 рік.

Наказ № 150 Воєнського Виконавчого Комітету по Губвідділу
26 вересня 1934 р.

«Про наділення автомобілів, «сіпаків», власників фурманок, велосипедів та човнів номерами»

Згідно, обов'язкових постанов ГВВу N 98 від 27 травня білоруського року, N 109 від 4 червня та N 111 від 23 червня того ж року, автомобілі, велосипеди, «сіпакі», фурманки підприємств та човни повинні бути наділені номерами, тому Губвиконком наказує:

Всім власникам вищезазначених засобів руху, як приватним особам, так і установам, прикріпити номери в визначеному порядку: а) автомобілі наділяються двома номерами, з яких один міститься спереду, а другий ззаду автомобіля.

Примітка: а) Для їзди в нічний час автомобіль змусить мати пішар з червоною шклом, на вітрову повинен при освітленні наділятися і ч(яскл) автомобіля.



б) на екшних лінопроекторів номер міститься злиду екшпада, в) ломує лініки містять номер на дузі, г) на вибраних екшпах приватних осіб та устанав номер міститься ліворуч, у козє, д) на човнах номер міститься на борті з оловинної стеро-ни, є) до велосипедів номер прикріпляється спереду нмоче руля.

1. Номери для автомобілів, вибраних екшпада, човнів і велосипедів видаються по виписці загальною вартості з прибутково-видаючої касі Губвінокомітету, а для лінопроекторів у Губві стілі.



Один з 22 автомобілів М20 «Побіда» АТП 11827. 1962 рік.

2. Спостереження за виконанням цієї постанови покладається на міліцію.

3. За невиконання цієї постанови винні підлягають відповідальності в адміністративному порядку: штрафу до 300 карбованців, або арешту до 3 місяців з притягненням до примусової праці.

Голова Губвінокомітету Ремеїно, Секретар Неуронов.



Отдел при Волгубместовете доводит до сведения всех учреждений и граждан, что с 25 мая 1925 г. для проезда на автомобильных с инжентеремисленных пунктов устанавливается следующий пониженный тариф: 1. Житомир-Новоград-Волынский и обратно: на грузовиках – 3 руб., на автобусах 2 кл. – 4 руб., на автобусах 1 кл. – 5 руб.; 2. Житомир-Бердичев или обратно: на грузовиках 1 р. 75 коп., на автобусах 2 кл. – 2 р., на автобусах 1 кл. – 2 р. 50 коп.; 3. Житомир-Коростышев или обратно: на грузовиках – 1 р. 30 коп., на автобусах 2 кл. – 1 р. 50 коп., на автобусах 1 кл. – 1 р. 75 коп. На один билет дается льготный провоз 1 пуда багажа. Отход автобусов: из Житомира в Новоград-Волынский в 4 часа дня; из Житомира в Бердичев в 5 ч. дня; из Житомира в Коростышев в 5 ч. 15 мин.; Из Новоград-Волынского в Житомир в 4 ч. дня; из Бердичева в Житомир в 10 ч. 30 мин.; из Коростышева в Житомир



Житомирське цесі АТП1827, 1930-ті роки.



в 10 ч. утра. Адрес контор: Житомир ул. К. Маркса № 6 (зданье Губместхоза); Бердичев, ул. Поперечная (воле водопроводной башни); Коростанев, Базарная пл. № 18, дом Зельмана.

Зав. автотранспортом Лонинский.

Зав. автотранспортной конторой г. Житомира Штительман .



1928 року було створено новий Встановлений керівний орган – Центральне управління автомобільної дороги й автомобільного транспорту – спрощено його називали Цудортранс. В Україні йому підпорядковувалася Укрдортранс, в структурі якого недовго утворили Державтоінспекцію. У червні 1935 р. було затверджено відповідні Положення, яке регламентувало її діяльність. Але вже у вересні 1935 р. Укрдортранс реорганізували в Головне управління шосейних доріг Наркомату внутрішніх справ УРСР. А 3 березня 1936 року Державтоінспекцію було виведено із підпорядкування ГУШДОРу і передано до структури Робітничо-селянської міліції, яка, в свою чергу, була підрозділом НКВС. Організаційне оформлення законодавчо закріпила Постанова Ради Народних Комісарів від 3 липня 1936 року, якою Державну автомобільну інспекцію підпорядкували Головному управлінню Робітничо-селянської міліції. Одночасно запроваджувалася «Інструкція про Державну автомобільну інспекцію», яка визначала завдання, обов'язки і права цього важливого правового інституту.

Як відмічає дослідник історії правоохоронних органів В. Голубко, «тогочасна Державна автомобільна інспекція була підрозділенням, окрім МВС УРСР, також райовим, міським і обласним комітетам комуністичної партії та радянським органам влади на місцях, утримувалася за рахунок місцевих бюджетів» .

До 1940 року у компетенції місцевих органів влади було і розроблення правил дорожнього руху. Штат Державної автомобільної інспекції передбачав лише кілька осіб на місце обласного підпорядкування. У жовтневий час штат Житомирської обласної ДАІ залишався малочисельним. Так, згідно наказу начальника



ГАЗ-651. Працівники АТП і 1802, 1950-ті роки.

УНКВС від 25 березня 1948 р. «Про тимчасовий штат управління міліції УНКВС у Житомирській області з нагляду та регулювання вантажного руху» передбачався начальник відділу ДАІ, 3 старші інспектори автомобільного, один оперуповноважений, один командант відділу, 13 міліціонерів-регулювальників і техпрацівники (прибиральники).

Цей штат утримувався з місцевого бюджету. Місцеві органи влади продовжували також контролювати безпеку руху на автошляхах. Регулярно на засіданнях виконавчого Житомирської обласної ради депутатів трудящих розглядали питання, пов'язані з дотриманням правил дорожнього руху, зі станом доріг і аварійності на автошляхах. Нижче наведені документи ілюструють зв'язок і співпрацю ДАІ та радянсько-партійного керівництва:

Рішення №770 Виконавчу Житомирської обласної ради депутатів трудящих від 6 липня 1954 р.

«Про стан боротьби з аварійністю на автомобільному транспорті в агрогосподарствах Житомирського автокрану, міністерства автотранспорту і шосейних шляхів»



Мікроавтобус «Старт». 1955 рік.

... Особливо збільшилась кількість виявлених порушень правил руху та автомобільних пригод, скоєних водіями Бердичівської, Житомирської автотранспортної контори та Житомирського автобусно-таксікожного парку.

За 5 місяців 1954 року водіями Житомирської автотранспортної контори (імен. тов. Сакорній) – допущено 63 грубих порушень кулісного руху, з яких 5 автомобільних пригод з людськими жертвами та пошкодженням автомобілів.

Водіями Житомирського автобусно-таксікожного парку (імен. тов. Топишечев) допущено 44 порушення правил кулісного руху, з яких 11 автомобільних пригод.

Водіями Бердичівської автотранспортної контори (імен. тов. Гудков) допущено 30 порушень правил руху, а також допущені автомобільні пригоди з людськими жертвами...

... З метою усунування автомобільних пригод і підвищення



дисципліни серед водіїв автотранспортних контор Житомирського автотресту, виконаною обласної Ради депутатів трудящих рішав:

1. Зобов'язати Облаетрест:

а) ввести рішучі заходи до зміцнення трудової дисципліни серед працівників АТК;

б) посилити серед водіїв та автопрацівників масово-роз'яснювочу роботу до дотримання правил безпеки руху

в) встановити суворий контроль за роботою водіїв, відкомунікованих з автомобілями на роботу у віддалені місця від автогосподарств;

г) керівників автогосподарств, які не вживають заходів до покарання водіїв-порушників правил безпеки руху, притягати до відповідальності.



Вулиця Леніна (коли Київська). 1965-1985 рр.

2. Зобов'язати Облаетрест притягнути до відповідальності начальників контор Житомирської тов. Сірого, Бердичівської тов. Рудкова за допущення водіями їх контор правил руху та автомобільних катастроф.



Конкурс професійної майстерності водіїв на території АТП 11827.

3. Обласному управлінню міліції УМВС (тов. Кузьменко) посилити нагляд за автотранспортом Облавтотресту та притягати до відповідальності осіб, порушуючи правила руху та експлуатації транспорту, а також керівників автогосподарств, що порушують водійським порушенням.

Таким чином обл. рада депутатів трудящих З. Босатир
Секретар виконкому обл. ради депутатів трудящих Б. Гранат

1960 року міністр внутрішніх справ СРСР затвердив типові «Правила руху вулицями і дорогами СРСР».

8 червня 1973 року Рада Міністрів СРСР ухвалила «Повелення про радянську міліцію», згідно з яким виконком ради народних депутатів мусив утримувати на своїй балансі штат підрозділів ДАІ з нагляду за станом доріг, дорожніх знаків і світлофорів. А 1974 року були введені типові штати служб організації дорожнього руху і спеціалізованих монтажно-експлуатаційних підрозділів для міст з населенням понад 100 тисяч жителів, а також у обласних і республіканському апаратах ДАІ. Організовано було



підготовки відповідних фахівців. До співпраці з ДАІ почали залучати інженерів для розроблення схем дорожнього руху у містах. Поступово така співпраця була налагоджена і в обласних центрах, зокрема, Житомирі.

Так, 1984 р. у Житомирському філіалі Республіканського інституту «Укркомундорпроект» організовано відділ з проектування і впровадження автоматизованих систем управління рухом (АСУР). Житомирський філіал розробив проекти АСУР не тільки для нашого міста, а й Запоріжжя, Ждівна (тепер Маріуполь). Про це повідомлялося у журналі «Міське господарство України» у № 2 за 1987 рік. Першим етапом реалізації проекту було встановлення протягом 1985 року на основних перехрестях у Житомирі електронних блоків керування світлофорами, і невдовзі почала діяти «зелена хвиля», яка покращила безпеку руху на дорогах міста.

З 1986 року водії міста були задіяні на подоланні наслідків Чорнобильської аварії, серед них водії пожежовантажів косяки 2256 Микола Мельничук і Микола Коротун.

1987 року підприємства Житомира одними з перших у республіці почали переводити автомобілі на природний газ.

Щороку у той час проводилися конкурси професійної майстерності серед водіїв. Найвідомішою була Алла Попова, яка 1988 року стала учтврте переможцем Всесоюзного конкурсу водіїв на автомобілі ГАЗ-24. Вона працювала тоді у Житомирському АТП 11801 (таксопарк). А її колеги, водії АТП 11827 м. Житомира, 1989 року стали кращими у республіці, завоювавши І-е загальносоюзне місце. Кращими водіями цього підприємства у 1980-ті роки були Гельоз Ахтов Едуардович, Кірюб Микола Олександрович, Слесаревський Анатолій Пакієвич. Велика заслуга високої професійної майстерності і згуртованості колективу належала начальнику 1-ої автокозони Літке Петру Павловичу, начальнику 2-ої автокозони Славінському Василю Олександровичу, начальнику гаража Заліховському Івану Івановичу (він працював на АТП 11827 з 1957 до кінця 1980-х рр.), бригадіру Дробському Станіславу Онуфрійовичу, директору АТП Калашніковському Олександру Андрійовичу і його наступникам. У 2000 році на АТП було 240 ав-



Царєк В. Я. Герой Соціалістичної Праці. Багаторазовий чемпіон України і СРСР з автомобільного спорту. Водій автозвізда АТП 11825.

тобусів, більшість з яких мала термін експлуатації понад 20 років.

І нині це автопідприємство, яке очолює Белявський Віктор Вікторович, є серед числа найбільших у Житомирі та області автоперевізників і виконує різні види діяльності та послуг: міські, приміські, міжміські, міжнародні пасажирські перевезення; проведення обов'язкового технічного контролю коїсних транспортних засобів; ремонт і обслуговування автомобілів і автобусів; виготовлення технічної документації щодо визначення відповідності конструкцій автомобілів після переобладнання: встановлення газового обладнання на автотранспортних засобах; проведення перед рейсового технічного огляду транспортних засобів і юридичного огляду водіїв. На підприємстві в даний час працює 148 водіїв і 52 інженерно-технічних і допоміжних працівників. Вони сумлінно виконують свої ділянки роботи.



Автозвізда ЗІЛ-150 з гронамі гігієнічними працівниками.



Директор АТП 11837 Дорогов Ю.Б. та переможці конкурсу професійної майстерності водіїв Ю.М. Орлик (1984 рік).

І в останні роки Житомир коханий до числа міст, де впроваджені сучасні засоби підвищення безпеки руху і безпеки пішоходів. Так, 2006 року на перехрестях вулиць нашого міста було встановлено світлофори для людей з вадами зору. А 2008 року в Житомирі з'явилися діодні світлофори з таймером зворотнього відліку. 2015 року у тролейбусах встановлено GPS-навігатори і запроваджено звукове оповіщення зупинок назовні для пасажирів з вадами зору. Житомир став першим обласним центром, де встановлені сучасні зупинки, обладнані електронним табло з індикацією прогнозу часу прибуття транспортних засобів, камерами відеоспостереження, доступом до мережі Інтернет через Wi-Fi, зарядними пристроями для різних видів мобільних телефонів, контейнерами для роздільного збору сміття та лавками. Встановлення сучасних зупинок значно підвищило комфорт пасажирів, і тепер вони мають змогу контролювати дотримання графіків пасажирського транспорту, зокрема за допомогою програм, встановленої на мобільний телефон, що вказує час прибуття транспорту на зупинку (zhitomir.dobor-gps.com.ua).



Наразі система руху у м. Житомирі потребує реорганізації та вдосконалення. Профільний заступник міського голови Євгеній Демчик та управління транспорту та зв'язку Житомирської міської ради розробили системний підхід, у якому передбачено «розумні» світлофори, часткове вирішення питань розміщення майданчиків для паркування транспортних засобів, врахування чинників, що впливають на міську екологію. Саме тому міська рада наділа пріоритет екологічному, тобто міському електротранспорту.



Євгеній Демчик

Працюючи над оптимізацією роботи ТГХ, заплановано впровадження системи електронного пробного квитка. Система автоматизує процес оплати проїзду, збільшить довіри та надасть точні дані стосовно пасажиропотоку у місті. Це не лише полегшить культуру користування громадським транспортом, але й підвищить його престиж. В рамках реалізації проєкту пропонується використання карток, які мають бути зручними для пасажирів, простими та надійними у використанні; розшириться сфера їх застосування.

Окрім того, планується облаштування єдиного диспетчерського центру та GPS-контролю, що дасть змогу контролювати рух міського, приватного пасажирського транспорту територією міста, а також рух електротранспорту та відповідно реагувати на порушення графіків руху перевізниками.

«Над вдосконаленням роботи пасажирського транспорту пра-



Сучасні автобуси.

прямо й надалі, оскільки дуже важливим є забезпечення потреб жителями та гостей міста зручними та якісними послугами», - говорить Євгеній Девятко.

У нинішній час, коли йдуть важні дії на сході країни, забезпечують перевезення військовослужбовців в зону АТО водії АТП і організацій призначених перевізників, які очолюють Місюра Д. Л., Рибчак Б. І., Чупришин О. В., Бобер І. В., Ігнатушин Я. В., Савицький Е. А., Савицький А. А., Тимощенко А. О.





ТРОЛЕЙБУСНИЙ РУХ

Перші вітчизняні тролейбуси почали виготовляти 1933 року на Київському заводі електротранспорту у співпраці із Ярославським автозаводом і автозаводом ЗІС (зараз ЗІУ). Кузови перших тролейбусів були цілком дерев'яні, обладнані громіздкими низько-обертними двигунами. Суцільнометалеві кузови і високо-обертні двигуни почали встановлювати з 1940-го року. З 1939 року налагоджено випуск одного з найбільш масових тролейбусів у світі – ЗІУ-5, які були, по суті, переобладнаними автобусами.

У Житомирі тролейбуси почали перевозити пасажирів з 1 травня 1962 року, коли було відкрито тролейбусне депо (на тому місці, де зараз готель «Житомир») і прокладено лінію першого маршруту.

7 листопада 1963 року відбулося відкриття ще одного маршруту від площі Перемоги по вул. Театральній і Карла Маркса (тепер Велика Бердичівська) до Євпаторійської площі. Перевезення пасажирів здійснювалося тролейбусами марки ОІАЗ-69 Т.

1966 року завершилося будівництво нового тролейбусного депо по вул. Чапєва, 1. Тут розмістилося і трамвайно-тролейбусне управління.

Наприкінці 1968 року було запроваджено своєрідне новаторство, коли на маршрут відправляли попарно зчеплені тролейбуси. Спонукальним мотивом цього була недостатня місткість тодішніх тролейбусів і, в той же час, зростаюча кількість пасажирів, які користувалися цим видом транспорту.

На початку 1971 року житомирське ТТУ одержало нові тролейбуси марки Київ-6. Збільшення тролейбусного парку дозволило відкрити нові маршрути: 1973 року – на Крошню (№ 4), а 1974 р. – до Гідропарку (№ 5).



Тролейбус на вулиці Лавина (нині Колотська), 1978 рік.

1976 року тролейбусний парк поповнився новими тролейбусами марки «ЗІУ» з трьома дверцятами.

З 1978 року почало діяти трамвайно-тролейбусне депо № 2, де одержало свою нову адресу трамвайно-тролейбусного управління (вул. Перемоги).

З 1981 року було відкрито тролейбусу лінію до мікрорайону Польовий, щоби забезпечити мешканців щодня з'єднаних житлових багатоквартирних транспортних сполученням із центром міста. Це, у свою чергу, дозволило увести в дію кільцевий маршрут (№ 1-а і № 1-б). Враховуючи промислові та соціальні потреби, було також відкрито маршрут від площі Перемоги до паперової фабрики (№ 8), а також маршрут № 9 (до Парку з мікрорайону Польовий).

З 1982 року почали курсувати тролейбуси за маршрутами № 10 (від фабрики «Комсомолка» до заводу «Хімволокно»), № 11 (з Крошки до заводу «Хімволокно»), а також № 12 (Крошки – Центр). З квітня 1982 року у Житомирі було введено право безкоштовного проїзду на міському транспорті (трамвай і тролейбус) для ветеранів війни.



1984 року ТТУ збільшилося завдяки одержанню тролейбусам марки «ЗІУ-6823Т» експортної моделі, які були виготовлені для Греції. Але через заводський брак кузова ця країна відмовилася їх закупляти. Наші майстри вдалися виправити недоліки рами кузова, і так на вулицях Житомира почали курсувати ці тролейбуси. А загалом тролейбусний парк налічував тоді близько 200 машин, які перевозили до 75 мільйонів пасажирів щороку.

1986 року було відкрито маршрути № 2 і № 3 (від залізничного вокзалу на Богунію). Обидва утворювали транспортне кільце, адже один здійснював рух по вул. Леніна (зараз Київський) а інший – по вул. К. Маркса (нині Вел. Бердичівський).

На початку 1990-х рр. тролейбусний парк налічував майже триста машин. Була ідея прокласти тролейбуску лінію з Житомира до Києва (наближало цю ідею існування єдиного на той час кайдованого тролейбусного маршруту із Симферополя до Ялти). Але навіть скроєніші плани – відкриття нових маршрутів у самому Житомирі (по вулицях Чехова, Новопівнічна, Маликова, а також на Мальованку) через погіршення економічної ситуації не вдалося здійснити. З року в рік ТТУ одержувало все менше нових тролейбусів, а в той же час відбувалося списання техніки, яка відраціонувала свій ресурс.

Станом на 1999 рік у парку ТТУ налічувалося уже тільки 206 тролейбусів, які здійснювали перевезення по 14 маршрутах, загальна довжина яких становила 306 кілометрів. За 1998 рік було перевезено 76 млн. пасажирів. Залишався незмінним високий кваліфікаційний рівень працівників.

1999 року на Всеукраїнському конкурсі професійної майстер-



Любов Бошанова, кондуктор.



Тролейбус «Scania».

ності молодих водіїв тролейбуса II місце завоювали водії Житомирського ТТУ В.В. Бей і О.В. Повідуха.

Незважаючи на скрутне фінансово-економічне становище, Житомирське ТТУ забезпечувало безкоштовний проїзд пільгових категорій населення. Станом на 1 липня 1999 року у Житомирі проживало 55300 пенсіонерів (з них 13 тисяч продовжували працювати). На компенсацію їхнього проїзду витрачалося 6 млн. 458 тис. 544 грн. Окрім того, право безкоштовного проїзду мали 13 тисяч людей з інвалідністю, 3346 «чорнобильців» I і II категорій. Компенсація за їхній проїзд становила 562 тис. 945 грн. Загалом, станом на 1999 рік Житомирське ТТУ витрачало на перевезення цих категорій пільговиків 7 млн. 129 тис. грн. А ще потрібно врахувати компенсацію за пільговий проїзд для учнів і студентів. Частка тролейбусних перевезень у загальному обсязі міського пасажирського транспорту становила в 1999 році майже 66%.

У подальші роки (2000-2003) були відкриті нові маршрути – № 13, №14, № 15, № 16, але проїснували вони до 2008 року (за виключенням маршруту № 15, який продовжував діяти). У 2004-

2006 рр. розпочато рух по маршрутах № 17 і № 18. На той час у парку Житомирського ТТУ було «на ходу» 188 тролейбусів «ЗІУ-682» (найстаріші з них – випуску ще 1979 року), а також 5 найновіших, виробництва «ЮМЗ» Т1 та два навантажних тролейбуси КТТ-2. Наприкінці 2007 року ТТУ одержало 6 тролейбусів Електро ІАЗ-12 (порівняймо: в 1991 році ТТУ отримало 20 нових тролейбусів, 1993 року – 11). А списувалася більша кількість машин. Отож, станом на 2011 рік тролейбусний парк міста налічував 123 машини.

2012 року майстри-ремонтники Житомирського ТТУ збрали «з вуля» тролейбус і 7 вересня випустили в рейс, присвятивши його 1128 річчю нашого міста. А в грудні 2013 року було зібрано на базі ТТУ ще один тролейбус, який розпочав своє «трудове життя» 19 грудня, у День Святого Миколая.

2015 року Житомирська міська рада уклала договір про придбання 32 чеських тролейбусів, які були у використанні, але пройшли капітальний ремонт і мали ресурс подальшої кількарічної експлуатації. Протягом липня-серпня 2015 року ці машини поповнили тролейбусний парк ТТУ.

Останні нововведення дають надію на поліпшення транспортного забезпечення нашого міста.



Въезд на территорию АТП 11827



Директор АТП 11827 Беловский В. В. с коллегами

Получено от А. Беловского (директора предприятия) 14.11.2018 г. 11827 г. Москва, Россия



Русский склад АТП 11827, запаркованных пасажирів



Директор АТП 11827 Беловський В. В. і заступник директора Лось А. В.



КТІ АТР 11627



Президенти й члени ради директорів та економічного клубу АТР 11627



Пункт доставки та технічного контролю ТЗ АТН 11827



Головний бухгалтер АТН 11827 (Білопуха А. В.)



Новий комплекс з ремонту та обслуговування автомобілів АТП 11827
Підприємство експлуатує АТП 11827, яке виконує основні та експлуатаційні роботи
перевезення пасажирів.



Диспетчерська АТП 11827



Въезд в гаражный бокс АТТИ 11827

Пункт для получения из почтового отделения ТЗ АТТИ 11827



Пост почтового отделения АТТИ 11827

12011-111827-111827-111827



Перевірка механіком АТТ 11527 технічного стану транспортного засобу перед вїздом на митро





Передрабсовий медичний огляд водіїв в АТП 11827

у відношенні до аварійності та безпеки. Згідно з АТП виконують аварійні та інші медичні роботи.



Вшанування пам'яті загиблого пілота-героя авіації на ЧАБД працівниками АТП 11827. В центрі – директор Дорогов Ю. В.



Ветераны автомобильной гонимой Украины. Слева направо Ковбасюк П. М., Волков П. П., Дарюк Ю. Б., Лось А. В.



Заводчан ТОВ «Застава Петро» Кунт В. П. та директор Вобері І. В.



Клієнт ТОВ «Дальній Південь»



Місце стоянки автотранспорту ТОВ «Дальній Південь»



Ремонт ТОБ «Златный Парус»



Детский автобус марки Mercedes-Benz T2000 «Златный Парус»



Мелкий транспортный засоб в ТОВ «Заливний Парко»

«Заливний Парко» - це компанія, яка надає послуги з оренди транспортних засобів.



Середній автобус Neoplan впрограмуванні роботи ТОВ «Заливний Парко»



Адміністрація ТОВ «Сав-Транс»



Виробничі приміщення з ремонту та обслуговування автобусів.
«Сав-Транс»



Заступник ТОВ «Сам-Транс» Самодієв Аркадій Альфредович.

світлина: С.С. ДОТ, журналіст МДК



Пост мийки автобусів «Сам-Транс»



Працівники ТОВ «Сам-Транс»



Комплекс з ремонту та обслуговування автобусів - Сам-Транс-

Завантаження автобусів на лінійні маршрути здійснюється за допомогою спеціального транспорту, який забезпечує комфортні умови для пасажирів. Автобуси оснащені кондиціонерами, що забезпечує комфортні умови для пасажирів.



Сучасні автобуси Neoplan «Сім-Транс»

Сучасні автобуси Neoplan «Сім-Транс» (СІМ-ТРАНС) www.simtrans.com.ua



Національний управління транспорту та зв'язку. Заступник міського ради Піддубний Т. П. та заступник міського голови з питань діяльності виконавчих органів ради Демчук Світлані Олександрівні



Провідна КП ЖТТУ

Відомості про діяльність підприємства та його діяльність у сфері управління транспортними засобами та іншими транспортними засобами, які використовуються для перевезення пасажирів та вантажів, а також для виконання інших транспортних завдань.



Будівля управління ГДТ



Начальник коммунального підприємства «Житомирське трамвайно-тролейбусне управління» Житомирської міської ради Тамарюк О. О.



На базі КП ЖТТУ проводиться капітальний ремонт тролейбусів.



Колектив ТД №1, який збирає практично нові тролейбуси



Після ремонту трамвайної лінії спробують катати: Іванович Олександр - УТТК ПАТ «Львівський



«Ретро»-трамвай – горный трамвай Житомира



Горный КЛ ЖТТУ – «Цветный сад» www.kyivtrams.com.ua

ЗМІСТ

ГУЖОВИЙ ТРАНСПОРТ.....	3
ВЕЛОСИПЕД.....	9
ТРАМВАЙНІ МАРШРУТИ.....	11
АВТОМОБІЛЬНИЙ РУХ І ЙОГО РЕГУЛЮВАННЯ.....	20
ТРОТЕЙВУСНИЙ РУХ.....	46

Тетянадій Махорін

ІСТОРІЯ ТРАНСПОРТУ В ЖИТОМИРІ

Науково-популярне
видання

Загальна редакція – автор
Набір тексту – Володимир Масляков
Дизайн та верстка – Руслан Погребняк

Формат 60/90 1/16.
Тис. др.-арт. 3+1, 16 кол.
Зам. № 158.
Видатка ДДП Д.О. Біленко
м. Житомир, вул. М. Богдана-Левицького, 17-а
тел.: (0412) 422-108

Свідчення про виконання зоб'язань видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовників і розповсюдників
видавничої продукції України серія ДК № 3544 від 05.08.2009 р.
Видруковано ДДП Д.О. Біленко
м. Житомир, вул. М. Богдана-Левицького, 17-а
тел.: (0412) 422-108,
e-mail: zt_dukh@ukr.net