

Замість автовагонів, що згоріли, почали використовувати автодрезини (вантажівки на рейковому ході) з бучанської гілки, які перебудували й облаштували для перевезення пасажирів. Кузови було виготовлено з залишків трамвайних вагонів із "цвинтаря" міського трамваю. Деякий час вагони працювали з передньою віссю автомобільного типу, однак фіксація коліс на рейках була ненадійною. Ця конструктивна особливість нерідко призводила до сходження з рейок, тому згодом передні вісі автомобільного типу замінили на поворотні нюрнберзькі візки від електричних трамваїв. Відновив роботу й парк-гараж у Микільській Слобідці. Зруйновану пожежею, що будівлю було відновлено до відкриття мототрамваю. Вона являла собою невеличке вагонне депо на чотири колії; три з них були наскрізні, що особливо важливо для автодрезин, які мали вельми слабкий реверсивний хід. Існувало також окреме бензосховище.

Це дозволило відкрити рух вагонів мототрамваю (шість моторних і п'ять причіпних) 10 травня 1925 р. до Слобідок, а наприкінці 1925 р. – до Дарниці (12,8 км), дещо пізніше – до Броварів. Підприємство відновило роботу як муніципальне й стало складовою міської мережі. Протягом 1926–1927 рр. власними силами було побудовано 10 моторних і 10 причіпних вагонів із використанням літніх відкритих причіпних вагонів міського трамваю. Наприкінці 1927/1928 госп. р. було 23 моторних та причіпних вагони, 1931 р. – 38. У 1926 р. на лінії Київ-Дарниця влаштували додаткові роз'їзди. У районі депо ім. Фрунзе на Микільській Слобідці (нині район станції метро "Лівобережна") побудували нове бензосховище.

1 квітня 1926 р. ділянку від Поштової площі через Набережну, міст ім. Є. Бош та Русанівський міст до Микільської Слобідки, завдовжки 7 км (6 км по осі вулиць), було електрифіковано. На мостах змонтували складну для того часу контактну мережу, і з квітня 1926 р. пішли електричні трамваї маршруту № 14 (Поштова площа – Микільська Слобідка). Тут працювали 4–5 пультманів, а на бензомоторних ділянках, що залишилися, ходили автодрезини за маршрутами № 15 (Микільська Слобідка – Дарниця; 4,2 км) та № 16 (Микільська Слобідка – Бровари; 13,7 км). Обсяг перевезень дарницького трамваю змінювався так: 1924/1925 госп. р. – 672 тис., 1925/1926 госп. р. – 1987 тис., 1926/1927 госп. р. – 1723 тис., 1927/1928 госп. р. – 3081 тис., 1928/1929 госп. р. – 3269 тис., 1929/1930 госп. р. – 3964 тис., 1931 р. – 3285 тис., 1932 р. – 2746 тис. пасажирів.

Протягом 1932–1933 рр. було електрифіковано маршрут № 15, і до Дарниці з Поштової площі замість чотирьох автодрезин почали ходити шість пультманів. Улітку 1934 р. на дарницькому напрямку працювали 15 електричних трамваїв. У листопаді 1934 р. завершилася електрифікація броварської лінії та було відкрито маршрут № 23 (Микільська Слобідка – Бровари). На лінії було три роз'їзди – Шовкобуд, Биківня, Стародуб, а відстань у 12 км трамваї долали в середньому за 90 хвилин. У березні 1938 р. на дарницькому напрямку було організовано маршрут № 26 (Микільська Слобідка – "Хімволокно"). У зв'язку з повною електрифікацією дарницької лінії старе автотрамвайне депо ім. Фрунзе перебудували на трамвайне місткістю 13 місць, автодрезини списали. 1939 р. було прокладено одноколіїну трамвайну лінію з двома роз'їздами вглиб Микільської Слобідки – на північ від Броварського шосе до цегельного заводу.

1925 р. існував план будівництва трамвайної лінії Бориспіль-Переяслав, завдовжки 50 км, яку планували приєднати до дарницької. 1940 р. розпочалося зведення капітального мосту через Дніпро поруч із Наводницьким, на якому передбачали укласти двоколіїну трамвайну лінію. Планували також прокласти трамвайну лінію Печерськ – Дарниця (через нинішні вулиці Щорса та Старонаводницьку, новий міст та нову автостраду до КП зі сполученням із маршрутом № 14). Усім цим планам зашкодила війна.

Під час відступу радянської армії було висаджено міст ім. Є. Бош, а 1943 р. внаслідок бойових дій спалено депо ім. Фрунзе з 68 вагонами. Колійне господарство також зазнало значних руйнувань. По війні деякий час ішлося про плани відбудови трамваю в Дарниці як локального, але через брак коштів цей проєкт не було реалізовано. З 1954 р., коли трамваї перетнули Дніпро новим мостом ім. Патона, мережу було поступово відбудовано (окрім ліній на Микільську слобідку та Бровари), але в дещо іншій конфігурації.

## Період 1922–1941 рр.

Пік розрухи на трамваї припав на 1920–1921 рр. На початку 1922 р. на єдину чинну Хрещатицьку лінію виходили вісім вагонів. У березні 1922 р. з 202 вагонів ходовими залишалися тільки вісім, а всі трамвайні парки перетворилися на кладовища поламаних вагонів.

З 1922 р. ситуація почала поступово поліпшуватися. У квітні Головні трамвайні майстерні почали ремонтувати "мертві" вагони. Усього протягом літа того року було відремонтовано 29 пульманів і 38 простих моторних вагонів. 1922 р. на міську мережу вийшли шість вагонів деміївського трамваю, які були у значно кращому стані, ніж більшість вагонів міського господарства. До кінця року було вже 72 справних вагони, що дозволило відновити рух на 12 лініях з 21 довоєнної. Наприкінці 1923 р. на маршрути вже виходили 80 вагонів, 1924 р. – 100, 1925 р. – 125. Повільно почав збільшуватися обсяг перевезень. Тривав ремонт колійного господарства – рейки для заміни старих зношених ділянок було взято з демонтованої лінії на Звіринець. 1922 р. відновилися роботи всіх трамвайних парків, крім Кузнечного (нині ім. Шевченка). 1923 р. працювали три тягові підстанції (Олександрівська, Лук'янівська, Пуца-Водицька).

1923–1926 рр. трамвайну мережу було розширено: прокладено нову лінію завдовжки 3,6 км на Солом'янку (1923 р.), приєднано до міської мережі окремі лінії, що раніше перебували у приватній власності. Декілька довоєнних ліній не було відновлено – Межигірську, Звіринецьку, Дачну II. Наприкінці 1928 р. мережа становила 180 кілометрів.

