

**Источник: Вехи Таганрога**

**Дата выпуска: 2007**

**Номер выпуска: 33**

**Заглавие: Из истории таганрогского трамвая**

**Автор: Л. И. Найговзин**

**«1880 год. 22 августа в 12 часов дня в С.-Петербурге, на песках, на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка г. Пироцким в первый раз в России двинут вагон электрической силой, идущей по рельсам, по которым катятся колеса вагона». (Журнал «Электричество», 1880 г.).**

Идея применения для городского транспорта рельсовых путей возникла в середине XIX века. Первая конная железная дорога была открыта в С.-Петербурге в 1860 году для перевозки товаров на склады Биржи. Через 10 лет открылось пассажирское движение. Вагоны перевозили не более 8 человек. Вагоны постоянно совершенствовались - появились вместимостью до 50 человек.

Потребность в пассажирских перевозках постоянно росла - встала проблема механической тяги. Попытки с паровыми двигателями оказались неудачными. Эксперименты с передачей электрической энергии на расстояние, а также подтвержденная опытами обратимость системы генератор-двигатель привели к исследованиям по использованию электрической энергии для тяги. В первых опытах передача электроэнергии от генератора к двигателю вагона осуществлялась одним проводом. Обратным проводом использовалась земля. Затем в качестве второго провода стал использоваться рельс. Попытки проводились на участке около 4 км. Один рельс в них использовался как прямой, другой - как обратный.

Инициатором использования электроэнергии для тяги стал изобретатель Федор Аполлонович Пироцкий. Результаты своих опытов он изложил в «Инженерном журнале». В числе получивших журнал были и представители немецкой фирмы «Сименс». Карл Сименс изучил работы Пироцкого, получил консультации, присутствовал на его лекции. Результат: через год после первого опыта Пироцкого между Берлином и Лихтенфельдом появилась действующая электрическая дорога протяженностью в 3 версты (!). В России первые вагоны с электрической тягой появились через 10 лет (!) - в 1891 году.

Англичанин, предложивший длинные рельсы, по которым может катиться вагон, звали Бенджемен Утрам. Дороги стали называться его именем - «Дороги Утрама». Отсюда берет начало и слово ТРАМВАЙ.

***«Итак, в Таганроге, кроме водолечебницы Гордона, будет и еще водопровод, трамвай и электрическое освещение».***

***А.П. Чехов  
(Г.М. Чехову. 14 ноября 1899 г., Ялта)***

В начале 30-х годов Таганрог становится крупным промышленным центром на юге России. Значительно увеличилась численность рабочего класса. Появляется необходимость в городском транспорте, так как заводы располагались на окраинах города.

14 апреля 1925 года состоялось заседание Президиума Окружного исполкома, где слушался вопрос «О целесообразности сооружения трамвая в г. Таганроге».

Наличие в городе крупных предприятий различного профиля не исключало дефицита многих видов оборудования и материалов, необходимых при решении поставленных задач. Только творческая инициатива и трудовой порыв масс помогли решить многие вопросы жизнедеятельности города. И примером тому может служить строительство трамвая в городе. О трамвае мечтали давно, были разработаны различные варианты маршрутов, из которых, в конце концов, были выбраны четыре основных:

Маршрут № 1 - к заводам комбайнового и им. Димитрова.

Маршрут № 2 - к металлургическому заводу (позже протянут до Нового вокзала).

Маршрут № 3 - к заводу «Красный котельщик».

Маршрут № 5 - к 5-й горбольнице, затем - до завода «Красный гидропресс», НИИ связи и, наконец, к заводу «Прибой». Планировалось этим путем выйти к району Марцево, но этот план так и остался не реализованным. Позже, со строительством Нового вокзала появилась идея выхода к Северному поселку 2-м маршрутом.

Горком ВКП(б) и горсовет приняли соответствующее решение по строительству трамвая. Были выделены ассигнования в сумме 2 500 000 рублей. Стройка была объявлена ударной, народной. Укладка трамвайных путей началась весной 1932 года. Проблемы: рельсы, шпалы, балласт, оборудование, вагоны...

Всестороннюю помощь оказывали городские предприятия. Металлургический завод организовал сбор рельс, поступающих на переплавку. Здесь их рихтовали, складировали и доставляли на стройку. «Красный котельщик» выделял сварочные аппараты и сварщиков. «Балтийский» (позже получивший название «Комбайновый») обеспечивал поставку балласта.

Был организован трамвайный трест, административное здание которого находилось в Лермонтовском переулке.

Первая тяговая подстанция была оборудована в здании горэлектросети по переулку Гоголевскому, 8. Здесь же она находится и сегодня, но в новом здании и с новым оборудованием. Старое здание снесено в 2007 году. Для ремонта вагонов было построено здание сарайного типа на территории по переулку Смирновскому (ныне № 52).

Состоялся первый выпуск водителей и кондукторов.

7 ноября 1932 года, в честь 15-й годовщины Октября, был выполнен первый рейс трамвая маршрута № 1 от авиационного завода до старого железнодорожного вокзала - протяженность 8 км. Регулярное движение началось 14 ноября 1932 года. Первый водитель - М. Граев.

Острота поставки вагонов не снижалась. И здесь опять были на высоте металлурги. Из воспоминаний начальника мартеновского цеха Гурского Г.В. - депутата горсовета (в будущем лауреата Ленинской премии, главного сталеплавильщика Госплана СССР): «Однажды меня как начальника мартеновского цеха № 1 вместе с начальником бандажного цеха пригласили в горсовет и обязали продумать вопрос об оказании помощи ленинградцам в производстве и поставке трамвайных бандажей».

Бандажный цех завода выпускал бандажи для железной дороги весом 330-350 кг. Для трамваев необходим вес 130—150 кг. По существующей технологии их изготовить было невозможно. Трудно рождалась новая технология, работы велись в выходные дни. Была даже введена система премиальной оплаты.

Окончание поставок бандажей в Ленинград практически совпадало с окончанием строительства первой очереди трамвая в Таганроге. И вскоре жители города встречали новые ленинградские вагоны, на которых большими буквами было написано: «Изотовцам Таганрогского металлургического завода им. Андреева от трамвайщиков Ленинграда», а спереди вагона: «Таганрогский металлург».

Обидно было металлургам, что вагоны с дарственной надписью ходили далеко от их завода. Но все же это был подарок городу.

Изложим кратко хронику тех лет (до 1941 года):

**1933 год.** Проложена трамвайная линия по ул. Фрунзе до завода «Красный котельщик» и в сторону металлургического завода до пер. Парковый.

**1934 год.** Проложена линия трамвая в сторону завода «Красный гидропресс», проложено 16 км пути до 5-й горбольницы.

В депо устроены смотровые канавы и цеха: столярный, механический, кузнечный. Организованы рыбная и животноводческие секции и огородная бригада. Продукция шла на питание работников треста.

За хорошую работу тресту присуждено третье место в республиканском соревнова-

нии.

**1935 год.** Завершилась прокладка трамвайной линии маршрута № 2 до остановки «Новотрубный» и построена диспетчерская на Октябрьской площади. В тресте работало 456 человек.

**1936 год.** Построено ныне существующее здание конторы (управления). В республиканском соревновании таганрогскому тресту присуждено третье место.

**1938 год.** Начата прокладка трамвайной линии по маршруту № 2 к Северному поселку путем доведения ее до Стахановского городка. Приобретены два моторных вагона и один прицепной. Трест признан победителем в республиканском соревновании.

**1939 год.** Начато строительство второй тяговой подстанции. В депо построено здание склада и гаража. Численность треста достигла 600 человек.

**1933—1940 годы.** В трамвайное хозяйство было вложено 58 миллионов рублей. Приобретались вагоны, оборудование, рельсы. Велось дальнейшее строительство.

**В 1941 году** трест имел 30 моторных вагонов, 27 прицепных, 2 снегоочистителя, 4 грузовых вагона, 5 платформ, 4 автомашины, 11 рабочих лошадей. Трест также имел жилой дом на 10 квартир, общежитие, столовую на 69 мест и клуб (пер. А. Глушко - ул. Ленина).

Предусмотрено: завершить строительство 2-й тяговой подстанции на Северном поселке, прокладка путей к заводу «Красный гидропресс» и начало прокладки трамвайной линии по ул. К. Либкнехта.

Первым хронологию и рассмотрим одну частную проблему. Во многих городах в конце 30-х годов трамваи стали использовать для грузовых перевозок внутри города. Приказом Народного комиссариата пищевой промышленности СССР от 31.12.1940 № 740 Таганрогскому пивзаводу тоже было предложено принять срочные меры к организации перевозок грузов трамваем со сроком выполнения в 1941 году. Для этого предлагалось:

1. Решить вопросы с местными организациями об их помощи.
2. Согласовать проект с местным трамвайным трестом и заключить договор.
3. Выяснить возможности прокладки трамвайной ветки на кооперативных началах с соседними предприятиями.
4. Составить смету и список необходимых материалов и проработать возможность их приобретения.
5. Мобилизовать все ресурсы и добиться максимального снижения стоимости работ.
6. Проявлять максимальную инициативу и использовать кредиты Государственного банка.
7. Все материалы о проведенной работе с экономическим обоснованием представить к 10 февраля 1941 года.

Таганрогский пивоваренный завод расположен по Большому Садовому переулку на расстоянии 2 км от железнодорожного вокзала. Предполагалось проложить трамвайную линию от завода до существующей линии около клуба им. Сталина (ныне клуб комбайностроителей) - примерно 400 м от станции до завода «Металлист» с примыканием ее на пересечении пер. Смирновского и улицы Октябрьской (300 м). От пивоваренного завода ветка протягивается до мыловаренного завода «Красный Октябрь». С пуском в действие указанной линии гужевые перевозки отменяются. Финансирование предполагается равными долями тремя предприятиями. Намечалась организация грузовых перевозок трамваями и в других частях города.

Согласие от трамвайного треста на выполнение работ было получено, но создание трамвайных путей для грузовых перевозок не было осуществлено из-за начавшейся войны.

**Годы 1941—1943.** Великая Отечественная война. 32 работника ушли на фронт.

За время оккупации трамвайному хозяйству нанесен ущерб в 3 954 339 рублей. Было разрушено здание конторы, жилой дом и общежитие. Большой урон нанесен путевому хозяйству и контактными сетям, разбито большинство вагонов.

Работы по восстановлению были начаты 1 сентября 1943 г. буквально после изгнания оккупантов из города. На работах было задействовано около двухсот человек бывших работ-

ников треста.

**1944 год.** 12 февраля. Трамвайное движение в городе было возобновлено. Электроэнергия подавалась не регулярно, что вело к длительным простоям. На восстановительные работы перебрасывались люди с других объектов города.

Трогательными были моменты, когда в февральские морозные дни происходили частые встречи горожан на остановках трамвая. Водителю и кондуктору подносили горячий чай и кто что мог.

**1946 год.** На восстановление отпущено 26 478 руб. Перевезено 24 214 600 пассажиров.

**1948 год.** Заменено 3 037 шпал, 1 800 м рельсов. Продолжена ветка 5-го маршрута до завода «Красный гидропресс» с кольцом на Северной площади. Пополнился парк оборудования. Перевезено 26 471 400 пассажиров.

**1950 год.** Протяженность трамвайных линий доведена до 31 км. Перевезено 30 404 000 пассажиров. Смонтирована шпалопропитывающая установка. По итогам работы трест занял 1 место в республиканском соревновании.

**1954 год.** Стали поступать вагоны КТМ-КТП-1 Усть-Катавского завода вместимостью до 120 человек. Находились на линии до 1978 года. Последнее поступление в 1964 году. Тогда, в связи с переводом волгоградского трамвая на вагоны производства ГДР, в Таганрог пришлось отгрузить из Волгограда последние 20 вагонов. В эксплуатацию тогда же стали поступать новые модели КТМ-КТП-2.

**1957 год.** Общественность города отметила 25-летие трамвая. Начала регулярную работу ветка 5-го маршрута от завода «Красный гидропресс» до завода «Прибой». На всех городских линиях курсировало 75 единиц подвижного состава. Протяженность путей достигла 35 км. Перевезено 650 миллионов пассажиров.

**1959 год.** Начали работу с вагонами без кондуктора. Вводится самообслуживание. В вагонах устанавливаются кассы-копилки, а затем заменяют их на кассы-автоматы.

**1960 год.** Трамвайная линия продлена от Октябрьской площади. Начала функционировать трасса: пер. Украинский — ул. Свердлова (Александровская) - Некрасовский пер. - ул. Р. Люксембург - Добролюбовский пер. - ул. К. Либкнехта - Некрасовский переулок. Таким образом, создано единое конечное кольцо практически всех маршрутов, и обеспечено обслуживание студентов радиотехнического института. Построена тяговая подстанция № 2 на территории трамвайного депо.

**1963 год.** Сдана в эксплуатацию диспетчерская по ул. Р. Люксембург, 10 со своей котельной и столовой. Построена тяговая подстанция № 3 по ул. Морозова, 3.

**1963—1969 годы.** Усиленно велись работы по реконструкции путевого хозяйства и контактной сети. Внедрена в действие радиосвязь, начала работать АТС.

**1970 год.** Началась реконструкция депо. Построено отдельно стоящее здание цеха профилактического ремонта, котельная, кузнечный цех с литейным отделением, контора, бытовые помещения, красный уголок. Реконструирована тяговая подстанция № 2 с увеличением мощности на 30%.

Стали поступать новые вагоны типа КТМ-5 и их модификации вместимостью 211 пассажиров.

Отмечен юбилейный ленинский год. 85 работников трамвая были награждены юбилейной медалью. 5 человек награждены орденами. Начато строительство базы отдыха.

**1975 год.** Начаты работы по проектированию нового (для Таганрога) вида транспорта - троллейбуса. Автор был привлечен вплотную к вопросам комплектации оборудования и материалами, а затем и организации монтажных работ.

Троллейбус было решено пустить ко дню рождения трамвая - 7 ноября 1977 года.

30 октября 1977 года состоялся митинг по случаю открытия троллейбусного движения в городе.

Управление трамвая преобразуется в трамвайно-троллейбусное управление (ТТУ). Начинается подготовка к 50-летию трамвая. К этому времени завершается строительство

здания профилактического осмотра вагонов, и полным ходом идет реконструкция основного корпуса депо. Закончено строительство общежития. В одном из его холлов создается музей ТТУ. Сдана в эксплуатацию подстанция № 4.

Формируется комиссия по подготовке праздника. На обращение в газете отозвались многие ветераны: водители, кондукторы, путеукладчики и даже пассажиры. Они присылали воспоминания, фотографии, приносили документы. Были изготовлены буклеты, вымпелы, памятные медали.

В канун 7 ноября 1977 года во Дворце культуры завода им. Димитрова состоялось торжественное собрание. Среди гостей было много ветеранов - первые водители и кондукторы, путевые рабочие и электромонтеры. Приехали гости из других городов. Состоялось награждение. Собрание закончилось большим концертом.

**В 1980-е годы** значительно улучшилось электроснабжение трамвая. Для этого было произведено перераспределение сетей между существующими и вновь построенными подстанциями № 4,8,9,11,12.

В связи с необходимостью пуска троллейбусной линии по ул. Чехова к Русскому полю трамвайный путь перенесен на ул. Кузнечную.

Оценивая эти годы, нужно сказать, что они были очень тяжелыми для городского трамвая. Реконструкция депо затягивалась. Это вело к снижению качества ремонтных работ и сокращению действующего подвижного состава на линиях. Резко отрицательно сказывалась на работе и проводимая в это время кампания по «переформированию колесных пар». Для этого каждую колесную пару надо было отправить для выполнения процедуры, а не прошедшие ее вагоны просто не допускались к работе. Руководители ТТУ сменялись каждые 2-4 года. Так фактически отражалась складывающаяся ситуация. Ее можно было выразить бытовавшей в те годы поговоркой: «Есть водитель - нет вагонов, есть вагоны - нет водителей». Рассматривался даже вопрос о приглашении водителей из других городов.

Свою долю в обострение ситуации вносила и городская газета. Велась своеобразная пиар-кампания. Страницы пестрели заголовками: «В ожидании трамвая», «Транспорт на перепутье», «Куда едешь, трамвай?», «Трамваю — четкий ритм», «Общественному транспорту - четкий ритм и рабочую заботу». Газета сделала свое дело. Общественность забеспокоилась.

Рабочие производственного объединения «Красный котельщик» и МДМ (механические дорожные мастерские) выступили с инициативой - «Общественному транспорту - рабочую заботу». Инициатива была одобрена бюро горкома КПСС и исполкомом горсовета. Каждому предприятию была определена задача по выполнению работ, выделению материалов и оборудования. За отдельными предприятиями были даже «закреплены» работники ТТУ. На мою долю пришелся металлургический завод.

На сессии горсовета был вынесен вопрос о дальнейшем развитии горэлектротранспорта. Трамвай вновь обретает силу...

Не удивительно, что в той же газете появились материалы иного плана: «Спасибо трамваю!», «Радует сердце трамвай» и др. Но дальнейшего развития трамвай в эти годы все же не получил. Как положительное, надо отметить перенесение трамвайной линии на ул. Морозова. Из намеченного остались не выполненными такие работы:

1. Строительство трамвайной линии от ул. Инструментальной по ул. Спортивной с разветвлением на Русское поле и до Большого Проспекта.
2. Не проложены линии трамвая от остановки «Северный поселок» по улице Морозова (через мост) на ул. Бакинскую и далее через Марцевскую развязку к заводу «Прибой».

Актуальность приобрела проблема повышения культуры обслуживания. К этому времени действовала безкассовая работа с погашением ранее приобретенных пассажиром талонов. Если внимательно посмотреть, как решалась эта проблема, то Таганрог в этом вопросе прошел круг: кондуктор - касса-копилка, касса-автомат - компостер - бесплатный проезд - кондуктор!

Но получили развитие моральные стимулы. Было организовано соревнование «Эки-

паж отличного обслуживания», «Лучший маршрут». Даже сегодня в одном из старых вагонов сохранилась надпись: «Отличное обслуживание гарантируется». Но проблема все же пока остается.

По состоянию на 2007 год:

1. Подвижной состав (пассажирский) - 79 единиц.
2. Протяженность -45 км.
3. Количество транспорта — машин спецтехники – 35 единиц.
4. Количество подстанций - 8.
5. Перевезено пассажиров за 2006 год - 22 000 человек, за 5 месяцев 2007 года - 9000 пассажиров.

Коллектив жил не только ремонтными работами и перевозкой пассажиров. Многие трамвайщики успешно сочетали работу с учебой в техникумах и институтах. Это были все те, кого начальник ПТО Цымбал А.Н. наставлял, кому советовал, рекомендовал. Регулярно проходила учеба — получали новую профессию водителя. Работали курсы повышения квалификации для водителей и электромонтеров. Вели занятия опытные инженеры Сироклин Ф.Г., Костенко Ф.И., Цымбал А.Н.

Более 100 активных спортсменов представляли трамвай в различных соревнованиях. Работала туристическая секция с выездами в Алексеевский лес и на Кавказ. Шашечную секцию вел мастер спорта СССР Варенников А.П. В почете были городки, теннис, стрельба, спортивная ловля рыбы, яхты. Всей спортивной работой активно руководила Синицкая Л.М.

В ТТУ была отличная библиотека, где всех читателей приветливо встречала Кононенко М.А. В службах регулярно выпускались стенгазеты. Существовала отличная самодеятельность. Все дети трамвайщиков были устроены в подшефном детском саду.

Мне повезло работать в хорошее время, когда руководителями были: начальник Управления - Скляр Петр Николаевич, главный инженер - Сироклин Федор Григорьевич и начальник производственно-технического отдела - Цымбал Август Николаевич. Все трое - специалисты с высшим образованием очной формы обучения по специальности «городской электрический транспорт».

Мне повезло работать с классными специалистами. Это Вишневич Я.Л. (начальник депо), Бунин Я.М. (начальник депо), Костенко Ф.И. (гл. инженер депо), Степанов Г.С. (начальник службы движения), Лакиза А.Ф. (нач. службы пути), Лавриненко Е.П. (зав. гаражом), Скоробутова А.Я. (главный бухгалтер), Музыченко В.Д. (инженер ПТО), Шарко В.И. (зам. начальника Управления).

Добрая память у меня осталась о многих работниках энергослужбы, коей мне пришлось руководить почти двадцать пять лет. Это главные инженеры служб: За-молоцких В.И. (затем нач. службы), Бондаренко А.Н.; начальники районов и мастера - Шаповалов Е.П., Махнев А.В., Соляников А.И., Мищенко К.И., Черкасов А.Е., Кочешков И.В., Кудрявцев Л.В. (затем нач. службы), Кашников А.В. (затем нач. службы); дежурные подстанций и ремонтный персонал - Губский М.П., Гуршал В.Я., Каченко М.П., Якубовский В.Г., Волнистая М.А., Щербинина Л.Г., Богомолова Е.В., Лобова В.А., Бержик К.С., Чернобровкин В.В., Колода П.П., Сафонов Г.В., Скобцова Л.А., Руденко М.А., Лялька С.С. и многие, многие другие. Некоторые имели всего одну запись в трудовой книжке. К сожалению, внимание к ним желает быть лучшим.

Основательно непродуманное «ускорение и перестройка», а затем и резкий, без подготовки, переход к другому государственному устройству резко отрицательно сказались на народном хозяйстве, в том числе и на городском электротранспорте.

Честь Таганрогу за то, что трамвай жив и продолжает развиваться. Как заявил мэр, осматривая новый трамвайный вагон-красавец: «Трамваю в Таганроге быть!» Да будет так!

*Трамвайные рельсы идут в параллели,  
Как две незавидные, в общем, судьбы,  
Которые прелесть общенья презрели,*

*Рабы обстоятельств, условий рабы.*

*Лишь на поворотах, в асфальтовом теле  
Сойдутся, сольются, прорежут насквозь  
И вновь разбегаются на параллели,  
Казалось бы рядом, и все-таки - врозь.*

*Ирина Глебова*