



Николаевский базар

ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ФОРУМ «СКАМЕЙКА»»

От вокзала
по Глазенаповской?

100 ЛЕТ НИКОЛАЕВСКОМУ ТРАМВАЮ

Воскресный день 21 декабря 1914 года для горожан стал праздничным: в первый рейс отправился николаевский трамвай.

Торжество по случаю открытия движения электрического трамвая состоялось в помещении нового трамвайного парка, украшенного в честь праздника флагами и гирляндами зелени. В передней части огромного депо рядом с временно устроенным аналогом были установлены бюсты царствующих особ.

Почетных гостей встречал председатель городской «трамвайной» комиссии Иван Степанович Некрасов.

Николаевский градоначальник вице-адмирал Александр Иванович Мязговский разрезал ленту национальных цветов, протянутую поперек ворот здания, после чего первый вагон, переполненный официальными лицами, под звуки марша вышел из вагонного парка и направился между густой толпой народа к вокзалу.

За первым вагоном через определенные промежутки времени последовали другие, и, таким образом, было открыто трамвайное движение в Николаеве. По всему пути следования трамвайных вагонов от вокзала на Дальнюю Слободку – к городской больнице – многочисленная публика приветствовала первых пассажиров.

Плата, вырученная в первый день работы трамвая, составила 400 рублей. Накануне предстоящего праздника «трамвайная» комиссия обратилась к городской управе с предложением: «Весь поступивший валовой доход за провоз пассажиров в этот день обратить в пользу семейств призванных на войну запасных и ратников ополчения», – что и было выполнено.

Всего в воскресенье 21 декабря 1914 г. по линии «Вокзал – Больница» за 6 часов работы трамвая было перевезено 8 тысяч пассажиров.

С открытием движения николаевского электрического трамвая были упразднены действия городских конно-железных дорог.

А начиналось все в далеком 1902 году, когда в конце февраля в Николаев прибыли из Бельгии главный директор Анонимного Общества Николаевских конно-железных дорог инженер К.К. Тонне и инженер правления общества Л. Дельтанр с целью переговоров с городской управой о замене конной тяги электрической.

В течение десятилетия в городской думе не прекращались дебаты в поисках путей и способов сооружения трамвая в Николаеве. Находились и ярые противники новшества, доказывавшие, что трамваи поугают лошадей, а электрический ток будет убивать людей и вызывать пожары.

Эти дискуссии отражены в журналах тех лет. За ними стояли реальные экономические причины. С одной стороны, конка приносила городу значительные доходы, причем расширение конных линий требовало только прокладки рельсов, в то время как введение трамвая было связано с крупными капиталовложениями – на сооружение электрических станций, сети проводов, постройки трамвайных депо, на закупку подвижного состава, специального обучения персонала.

До 1912 года рассматривался вопрос о предоставлении бельгийцам концессии на постройку трамвая.

Наконец, 10 февраля 1912 года городская дума решила строить трамвай силами города хозяйственным способом на суммы 6,5 миллионного облигационного городского займа, разрешенного городом Советом Министров еще в 1910 году.

В январе 1913 года была избрана новая исполнительная трамвайная комиссия, которую возглавил И. С. Некрасов. Не дожидаясь утверждения проекта и сметы в МВД, она приступает к заготовке гранита «в количестве до 1675 куб. сажень для уширения мостовых на улицах города», по которым предстояла укладка двойных трамвайных путей, и для устройства основания под рельсы (напомним, что рельсы конной железной дороги укладывались без шпал и в одну колею).

В июне 1914 года техникостроительный комитет МВД утвердил проектный чертеж открытого вагона электрического трамвая в Николаеве. Он вмещал «46 мест для пассажиров, из которых 32 места для сидений и по 7 мест на каждой площадке вагона».

25 закрытых и 15 открытых моторных вагонов, а также 2 прицепных были заказаны 8 апреля 1913 г. «Русскому Балтийскому вагоностроительному заводу».

Проект сети николаевского трамвая был утвержден МВД 6 сентября 1913 г. В период сооружения электрического трамвая в городе Николаеве находились правления Русского общества «Всеобщей компании электричества» и «Русского Балтийского вагоностроительного завода».

Для подачи трамваю дополнительной энергии в центре города у Часовни на базаре на месте деревянного павильона конной железной дороги строится здание главной трансформаторной подстанции. Оно впоследствии также выполняло роль пассажирского павильона и «главного пункта для уличного освещения». Это здание на пересечении проспекта Ленина и ул. Советской теперь является визитной карточкой нашего города и его украшением. Здесь был устроен короткий тушиковский путь.

На месте старого магометанского кладбища (ул. 1-я Песчаная и Инвалидная, теперь Андреева, 17) строится трамвайный парк, который включал в себя административный корпус, кузницу, помещения для ремонта и для отстоя вагонов.



Первый николаевский трамвай

В 1915 году трамвайные маршруты выглядели следующим образом:

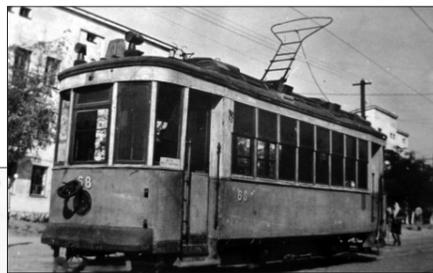
- 1-й «Вокзал – Больница» – протяженностью в 5 верст, по которому курсировало ежедневно от 6 до 9 вагонов;
- 2-й «Привозный рынок – Спасск» – 3 версты, курсировало от 9 до 13 вагонов;
- 3-й «Кузнечная – Привозный рынок» – 3 версты 125 сажень, 9 вагонов;
- 4-й «Каботажный мол – Кладбище» – 6 верст, курсировало 7 вагонов.

«Проездная плата устанавливается в следующем размере: за проезд в один конец по каждой из линий – 5 коп. с пассажира, с пересадкой – 8 коп., ученические билеты и билеты для нижних чинов – 3 коп., с пересадкой – 5 коп.

Детям до 5 лет со взрослыми – бесплатный проезд.

Полицейским, почтовым и телеграфным чинам, при отправлении ими служебных занятий, также предоставляется бесплатный проезд, стоя и в числе не более одного на каждый вагон на передней площадке».

В условиях военного времени в 1915 г. проездные тарифы были увеличены, в связи с чем рабочие и служащие нико-



лаевских судостроительных заводов обратились в городскую управу о предоставлении им льгот: «Неся расходы по отчислению на нужды войны до 6 процентов из своего скромного заработка, мы также терпим лишения из-за дороговизны продуктов и топлива».

В связи с этим 1 февраля 1917 года тарифы были повышены.

3 июня 1914 года на станцию «Николаев» были доставлены товарным поездом первые 10 вагонов городского электрического трамвая из Петербурга, изготовленные «Русско-Балтийским заводом» и «Всеобщей компанией электричества». Спустя восемь дней прибыли следующие 10 вагонов, а к 1 сентября ожидался полный их комплект в количестве 42 вагонов.

Первая мировая война сорвала своевременные поставки вагонов. Так, на 4 января 1915 г. (после официального открытия движения трамвая по 1-й линии) их общее число составляло только 34 единицы (в этот день из Петербурга прибыло еще 8 вагонов).

Согласно «Отчету Николаевского градоначальства за 1915 год» к 1 января того года было уложено 22,5 версты пути, подвешено 21000 м провода, закончены все гражданские сооружения. Поставки вагонов и оборудования продолжались до окончания строительства линий. В первый год работы николаевского трамвая было перевезено 9752913 пассажиров. Ежедневно в движении находилось от 24 до 37 вагонов.

В 1918 году на линиях города работало два маршрута:

№ 1 – Каботажная гавань, электрическая станция, завод «Наваль», вокзал, базар, часовня, улица Потемкинская, больница.

№ 3 – улица Кузнечная, часовня, Спасск. Движение трамваев начиналось в 8 часов утра и завершалось в 20 час.

С тех пор минуло 100 лет. Давно уже не грохочут трамваи на улицах Советской, Московской, Никольской, Наваринской и проспекте Ленина. Появились новые маршруты, и теперь общая протяженность трамвайных линий в Николаеве составляет 74 км.

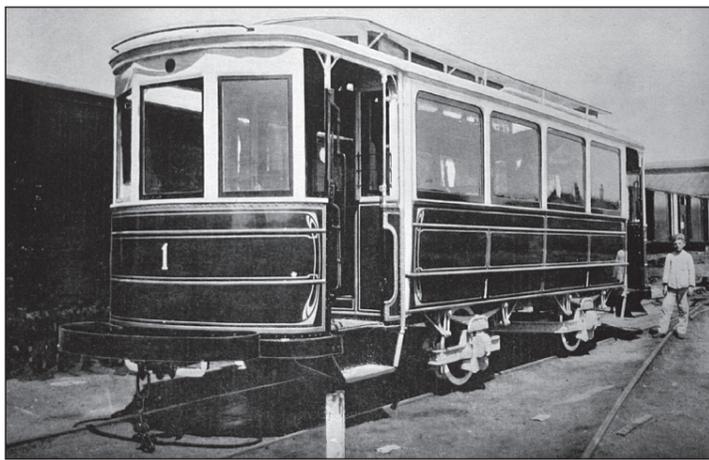
Николаевцы всегда любили свой трамвай. В 50-е годы прошлого столетия о нем даже была сложена песенка «Картина эта – николаевский трамвай», которую знали, пожалуй, все.

Галина ЧЕРЕДНИЧЕНКО

История Николаева всегда была неразрывно связана с судостроением. Но далеко не все знают, что николаевские кораблестроители имели прямое отношение к изготовлению трамваев в нашем городе. В музее судостроения и флота есть интересный снимок под названием «Сборка и ремонт трамваев». Именно он и подтолкнул меня к поиску информации о трамваях николаевского производства.

Толчком для начала производства трамваев на заводе «Наваль» стал заказ из Севастополя. В «Севастопольской газете» за 24 октября 1906 г. была напечатана заметка следующего содержания: «Севастопольское трамвайное общество, находясь ныне действующий состав вагонов севастопольского трамвая недостаточным, заказало в Николаеве на судостроительном заводе несколько новых вагонов по образцу уже действующих в Севастополе. Недавно из Севастополя в Николаев отправлен вагон, по образцу которого изготовлены будут новые». К сожалению, других документов или даже упоминаний об этом совместном проекте найти не удалось. В списке подвижного состава трамваев в Севастополе николаевские трамваи не значатся. Можно предположить, что этот заказ по неизвестным причинам так и не был выполнен.

Тем не менее, работа по производству трамваев в Николаеве не была заброшена. Однако сразу в полном объеме освоить производство электрического трамвая в вагонном цехе завода «Наваль», по-видимому, не удалось. Сначала был налажен выпуск прицепных трамвайных вагонов, которые по сравнению с моторными вагонами намного проще в изготовлении. В альбоме «Общество николаевских заводов и верфей» 1911 года издания можно найти снимок под названием «Трамвайный вагон» (фото сверху). На снимке представлен двухосный закрытый вагон с накопительными пло-



щадками в передней и задней частях кузова. Бросается в глаза отсутствие токоприемника – неотъемлемой части электрического самоходного трамвая.

След этих трамваев обнаружился в Саратове. В архивах местного музея электротранспорта сохранился черно-белый снимок с надписью «Tramways de Saratow», на котором изображен вагон николаевской постройки. Статистические данные о поступлении трамваев в Саратов подтверждают, что в 1911 г. было получено 11 прицепных вагонов, изготовленных на заводе «Наваль». На старых открытках Саратова неоднократно попадаются виды, на которых запечатлен трамвай зелено-желтой расцветки. Здесь стоит отметить, что на всех открытках трамвай изображен без прицепа, но с токоприемником, а по конструкции кузова напоминает вагон николаевской постройки. Можно предположить, что уже в Саратове прицепные николаевские вагоны переоборудовались в моторные. Внешне такие саратовские трамваи отличались токоприемником на крыше в виде одиночной штанги.

Это был единственный выполненный заказ по изготовлению трамвайных вагонов на николаевском заводе «Наваль» до революции.

В 1924 г. на заводе им. А. Марти (бывший «Наваль») после

длительного перерыва возобновил свою работу вагонный цех. После революции здесь выпускали 20-тонные железнодорожные вагоны и 50-тонные железнодорожные цистерны для нефти. В феврале 1924 г. для создания объема работ руководство предприятия разослало письма в трамвайные парки Елизаветграда, Кременчуга и Одессы с целью исследования потребностей этих городов в трамваях. Позднее в эти города был откомандирован представитель заво-

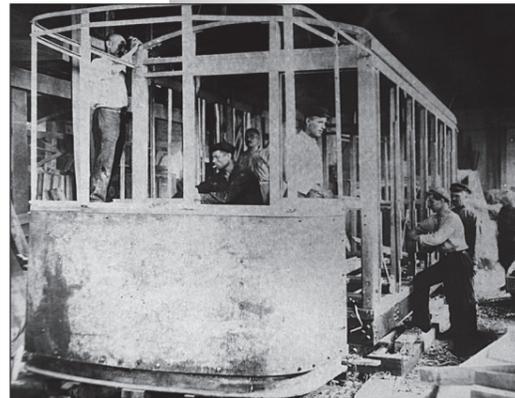


Далее вагоны с готовым механическим оборудованием передавали Государственному электротресту Центрального района (ЭТЦР) в Николаеве, где на них монтировалось пневматическое и электрическое оборудование. После этого трамваи грузили на железнодорожные платформы и отправляли в Киев.

да для выяснения возможностей получения заказов на трамвайные запчасти. Дополнительно завод изучил состояние дел в трамвайном депо Николаева. Эта проверка показала, что в нашем городе увеличение парка трамваев на ближайшие годы не планируется, а запасные части к трамваям депо изготавливаются своими силами.

15 января 1925 г. на общезаводской конференции директор Степанов сообщил о поступившем заказе из Екатеринослава на 75 трамвайных вагонов. В связи с этим завод начал разворачивать подготовку производства трамваев. Кроме того, начались переговоры о поставках 10 трамваев в Ростов и 100 в Харьков. В апреле 1925 г. на завод поступили заказы на производство трамваев для Казани и Киева.

Первый заказ на 20 моторных трамваев завод принял от Управления киевских коммунальных предприятий. Согласно договору, первые 10 вагонов нужно было подготовить не позднее 10 апреля 1926 г., а оставшиеся – к 10 мая этого же года.



Рассмотрим производство трамваев в Николаеве более подробно. Чертежи вагонов были разработаны в конструкторском отделе завода им. А. Марти. Николаевские трамваи делали двухосными, на юннбергских тележках, с опускающимися боковыми окнами и остекленными накопительными площадками.

Пою невзгоду всему народу,
Пою я сценку-попеременку,
Не злободневно, а ежедневно –
Картина эта –

Николаевский трамвай.

Спит утро под покровом ночи.
Спешит на фабрику рабочий.
Проснулся весь пролетарят,
Лишь тунейдцы только спят.

На рынок тащится кухарка.
Вагон летит, как будто с парка.
Вагон летит на всех парах,
Что только слышно трах-таррах.

Куда ж ты лезешь мне на ногу?
Медведь ты что ли из берлоги?!
Пропал у дамы ридикюль,
И на площадке чей-то куль.

Кричит вагон: «Остановите!
Вора-карманщика держите!»
Ах, сколько было там чудес!
А рыжий пёс в карман залез.

Ах, боже ж мой, какой убыток! –
Пропало три катушки ниток,
Четыре пачки папирос,
И армянин повесил нос.

Кондуктор в юбке кусает губки,
Билеты рвёт и нам даёт.
Если хотите, то посмотрите –
Картина эта –

Николаевский трамвай.

Отличительной особенностью наших трамваев стало отсутствие фонаря на крыше и наружная обшивка листовым железом (на фото справа)...

Александр ГОВОРУХА

Продолжение статьи читайте на сайте bazar.mk.ua

ВСЕГДА В ПРОДАЖЕ КНИГИ НИКОЛАЕВСКИХ АВТОРОВ И ИЗДАТЕЛЬСТВ • KNIGA.MK.UA • ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН «НИКОЛАЕВСКИЕ КНИГИ»



Зупинка «Кавуни»: в Николаеві часті випадки, коли працівники міського трамваю – кондуктори і вагонводи влаштовують зупинки, не передбачені графіком... (з листа вчительки Онищук Ф. Т.) – «Южная Правда», 1951 г.

Хроника Не загружать трамвайных вагонов,

Трампарк принимает все меры чтобы создать нормальные условия трамвайного движения. Пускается достаточное количество вагонов, для доставки рабочих к заводу. Имеется возможность брать нужное количество пассажиров и после окончания работ. Прокладка пути к самому заводу дает возможность не перегружать трамвайных вагонов и прицепок. Однако, на деле получается другое, часто заканчивающееся несчастными случаями, какие уже имели место.

По этому поводу Трампарк уже обратился в заводской комитет завода «А. Марти», но реальных результатов все же нет. По прежнему прицепки, рассчитанные на 35–40 человек, заполняются сотней. Таким образом, большое количество пассажиров «висит». А от такой поездки недалеко и до несчастья. Помимо этого, многие вскакивают во время хода, а также соскакивают, пересекаются из одного вагона в другой и т. д. Все это – главные причины несчастных случаев. Вот почему, по мнению Трампарка, необходимо более серьезное отношение к загрузке трамваев. Сами рабочие должны следить за тем, чтобы трамвайное движение происходило регулярно и не влекло бы за собой несчастных случаев.



Учредитель: общественная организация «Форум «Скамейка»» bazar.mk.ua
Главный редактор: Шинкаренко А. В.
Издатель: Торубара В. В., Николаев, Наваринская, 5-17
Газета издается с января 2015 года.
Цена: БЕСЦЕННО
Номер отпечатан в ЦП «Информ-центр».
Заказ №288. Тираж 500 экз.
Подписан в печать 28.12.14

ПРОЛЕТАРСКИЙ СУД
В окружном суде.
Дело о трамвайных билетах.
Сегодня в Окружном суде под председательством тов. Фаголяца начинается слушание большого дела о злоупотреблениях с трамвайными билетами.
Привлекаются к ответственности 12 человек, обвиняемых в поджогах, расхищении билетов, халатном отношении к исполнению своих служебных обязанностей и т. п.
Обвиняет пом. прокурора тов. Герасименко, защищают члены коллегии защитников т.т. Коссода, Варшавер, Краснопольский и Балагур.