

Бакинский трамвай – первый трамвай в СССР

Практически все знают, что в Баку была пущена первая в СССР электричка. Но мало кто знает, что и первый послереволюционный трамвай был пущен тоже в Баку. Об этом почему-то не пишут ни в энциклопедиях, ни на сайтах, посвященных истории Баку.

Да, бакинский трамвай не был первым на территории Российской империи – например, в Киеве эксплуатация этого общественного транспорта началась аж с 1892 г., в Москве – с 1899 г., в Тбилиси – с 1904 г., в С.-Петербурге – с 1907 г.

Но после Октябрьского переворота в первые послереволюционные годы в только что образовавшемся СССР именно в Баку был введен в эксплуатацию первый трамвай – 8 февраля 1924 г. (Мы не учитываем Нижний Новгород, в котором в 1923 г. было восстановлено трамвайное движение, исчезнувшее было после всех революций и войн.) Следующим советским городом, где был пущен трамвай, стал подмосковный Ногинск – там трамвайное движение открылось 2 марта 1924 г. В соседней Эривани трамвай был пущен в 1933 г. (Там даже конка «запоздала» – движение началось лишь в 1906 г.)

Кстати, о конке. Именно конка, точнее, конно-железная дорога, считается предшественником трамвая. Первая конка в Баку была пущена в апреле 1889 г.

В Баку существовал даже паровой трамвай, правда, проработал он недолго, хотя первый паровой вагон (т.е. полностью самодвижущийся экипаж) был пущен лишь на полгода позже конного – 24 ноября 1889 г.

Парк конно-железной дороги занимал громадную площадь: на территории трамвайного парка располагались конюшни, сеновалы, депо для ремонта вагонов, кузница, механическая мастерская, жилые дома для служащих, больница. Впоследствии эту территорию город бесплатно уступил в пользу Общества бакинского трамвая.

Необходимость электрических трамваев в первые годы советской власти обсуждалась бурно и часто. Так, в 1922 г. была созвана Всесоюзная трамвайная конференция, продлившаяся с 16 по 24 декабря. За это время было прочитано 28 докладов, вызвавших горячее обсуждение. После этой конференции во многих городах СССР стали подниматься вопросы постройки трамвая, планировалось строительство.

Можно предположить, что эта конференция вызвала к жизни и бакинский трамвай, но это не так. Бакинский Совет приступил к проектированию строительства городского трамвая с начала 1922 г. Из-за отсутствия средств предполагалось организовать строительство по концессии с помощью иностранных фирм, но очень скоро от этой идеи отказались и решили все сделать своими силами – начиная от полотна и вагонов и кончая вспомогательными службами и технической базой.

Однако силами одной республики осуществить такое масштабнейшее строительство было невозможно, и Бакинский совет совместно с руководством республики в сентябре 1922 г. обратился с ходатайством в Совнарком РСФСР, а 11 октября – к «Всесоюзному старосте» М.И. Калинину с просьбой об оказании помощи в строительстве трамвая в Баку. Упор делался на необходимость связать нефтяные промыслы и непосредственно город.

Это был грамотный ход, и в январе 1923 г. Совет Труда и Оборона РСФСР принял решение: «Сооружение бакинского трамвая, предназначенного для нужд рабочих районов, нефтяных промыслов признать работой, имеющей общегосударственное значение».

Любопытно, что, не дожидаясь ответа «сверху», в Баку была создана трамвайная структура, в том числе ячейка КСМ Бактрамвая. Дату ее рождения – 19 октября 1922 г. – удалось выяснить благодаря снимку советского репортера Лаврентия Брегадзе, который запечатлел в 1925 г. группу бакинских трамвайщиков и подписал свой снимок: «Трехлетие ячейки КСМ Бактрамвая, 19.X.25».

И вот в марте 1923 г. в Баку началось сооружение первой трамвайной линии. Это было тяжелейшее время. Республика только-только начала избавляться от последствий революционных событий и разрухи, бакинцы жили впроголодь, однако их энтузиазм не знал себе равных. Помимо профессиональных строителей и проходчиков, на строительстве участвовали все – рабочие-нефтяники, служащие контор, учителя, инженеры, старшие школьники...

Отработав свою смену у себя на предприятии, они выходили на улицы города и помогали проходчикам. Их энтузиазм позволил завершить первую очередь за рекордные восемь месяцев – на два месяца раньше запланированного срока.

Эта стройка стала одной из крупнейших не только в Закавказье, но и во всем СССР. Помогали всем миром: рельсы и скрепления изготовили бывшие Юзовский, Макеевский и Екатеринославский заводы. Вагоны поставил Мытишинский, а затем и Коломенский заводы, электрическое и воздушно-тормозное оборудование сделали на заводе «ВЭК» в Харькове, подземные питающие кабели – на Московском кабельном заводе. Весь подвесочный материал и провод для воздушной линии поставлялся

Петроградским «Электротокком», железо для строительных работ прислал «Уралмет» и Царицынский завод. Естественно, активное участие приняли и бакинские заводы.

При этом не надо забывать, что трамвай – это не только рельсы, вагоны и столбы с электрическим проводом. Это сложнейшее хозяйство, для работы которого необходимы и депо с ремонтными мастерскими, и тяговые электроподстанции, и инженерные службы, и многое другое. Все это тоже было построено в те самые восемь месяцев.

А параллельно еще началось строительство электрифицированной железной дороги и здания Сабунчинского вокзала со всеми вспомогательными службами. В комплекс зданий входило и трамвайное «хозяйство».

Когда весь комплекс сооружений был закончен, наступил праздник. Восьмого февраля 1924 г. украшенный флагами и надписями вагон вышел из депо, буквально «продираясь» сквозь многотысячную толпу. Честь вести первый вагон по улицам Баку выпала старейшему кучеру конки, активному участнику строительства Александру Лисовскому.

«Первые несколько часов мы возили пассажиров бесплатно. Это был праздник, настоящий большой праздник всего народа», – вспоминал впоследствии Лисовский, теперь уже вагоновожатый.

Кстати, первые Мытищинские вагоны, бегавшие в Баку, и без флагов и надписей были очень красивыми. В те годы понятие промышленной эстетики отличалось от современного. В линиях вагонов этого, да и других заводов, еще ощущалось влияние моды модерна, стилистики «Серебряного века», когда любой предмет быта, любая техника, любое транспортное средство было изящным и украшалось с большим вкусом. Недаром эти первые вагоны занимают почетное место в музеях, посвященных железнодорожному транспорту.

Таковыми же красивыми – но уже с точки зрения архитектуры – были и трамвайные остановки, которые назывались трамвайными вокзалами, а также три тяговые электроподстанции Бакинского трамвайного управления: на пр. Нефтяников, на углу улиц Азадлыг и Сулеймана Рагимова и в Белом городе. Они были, выражаясь современным языком, построены по типовому проекту и походили друг на друга общим решением. Однако типовой проект тех лет и типовой проект поздних лет советской власти – две большие разницы.

Архитектором был Николай Баев (1878-1949), который спроектировал Сабунчинский вокзал. Подстанции были выдержаны в том же самом восточном стиле, что и вокзал. В одной из них – около площади Азнефть – в 2006 г. открылся театр «UNS», в другой – фешенебельный магазин.

Кстати, тяговые электроподстанции были построены на фундаментах, заложенных еще до Октябрьского переворота.

К концу 1924 г. бакинский трамвай уже имел пять линий длиной 35,9 км, по которым курсировало 72 вагона. К 1930 г. бакинский трамвай имел семь маршрутов, из которых один – №3 – имел два варианта движения: правое и левое кольцо. В 1939 г. общая длина трамвайных путей составила 117 км. Это была максимальная длина путей за всю историю бакинского трамвая.

Бакинским трамваем пользовались, наверное, все жители Баку без исключения. Этот транспорт полюбился сразу и навсегда. Для сравнения: в 1920 г. конка перевезла 9,9 млн человек, а в 1925-1926 гг. трамвай перевез уже более 50 млн. В этом плане Баку вырвался далеко вперед по сравнению с другими советскими городами.