



БАКИНСКИЙ ТРАМВАЙ – ПАМЯТЬ СЕРДЦА

Меняется время, а с ним меняется и облик нашей столицы. Не успеваешь привыкнуть к одному виду города, как он уже стал другим. Но как бы современно не выглядели новые районы, в них всё равно не будет того, чем всегда был богат старый Баку: связью с прошлым. В прошлое ведут нас дороги неистребимой памяти – дороги жизни.

Одной из таких дорог можно назвать строительство бакинского трамвая. В марте 1923 года, в суровые дни разрухи и голода началось сооружение кольцевой трамвайной линии, связывающей центр города с районом железнодорожного вокзала. На строительство первой линии вышли и стар и млад. В субботние и воскресные дни, а часто и после трудовой смены, десятки тысяч рабочих и служащих вливались в ряды строителей. Энтузиазм бакинцев был настолько велик, что первую трамвайную линию закончили на два месяца раньше срока (всего за восемь месяцев).

Бакинская стройка по праву считалась одной из крупнейших не только в Закавказье, но и в стране. Вот некоторые цитаты из газет того времени: «Петроград посылает высоковольтные провода»; «Из Москвы передают, что на знаменитых Мытищинском и Коломенском заводах завершают сооружение трамвайных вагонов»; «Харьковчане обязались досрочно поставить мотор»; «Донбасские специалисты решили быстро выполнить заказ на рельсы»...

И вот настал долгожданный день – восьмое февраля 1924 года. Честь вести первый вагон по улицам Баку выпала старшему кучеру конки, активному участнику строительства Александру Лисовскому. Он вспоминал: «Первые несколько часов мы: возили пассажиров бесплатно. Это был праздник, настоящий большой праздник всего народа».

Подумать только, за такой короткий срок был сделан громадный шаг от старой конки, запряженной сонной лошадкой, к первому в нашей стране электрическому трамваю. Если в 1920 году конка перевезла 9,9 миллиона пассажиров, то уже в 1925 – 1926 гг. бакинский трамвай перевез более 50 миллионов пассажиров.

...Шли годы. Преобразовывалась наша столица. К трамваю уже все привыкли... Со временем трамвай уступил другим видам общественного транспорта свои позиции в центральной части города, но продолжал верно служить бакинцам в новых жилых массивах и промышленных зонах. Трамвай заслужил право на существование и продолжал развиваться как самый дешевый, экологически чистый, надежный и простой вид транспорта.

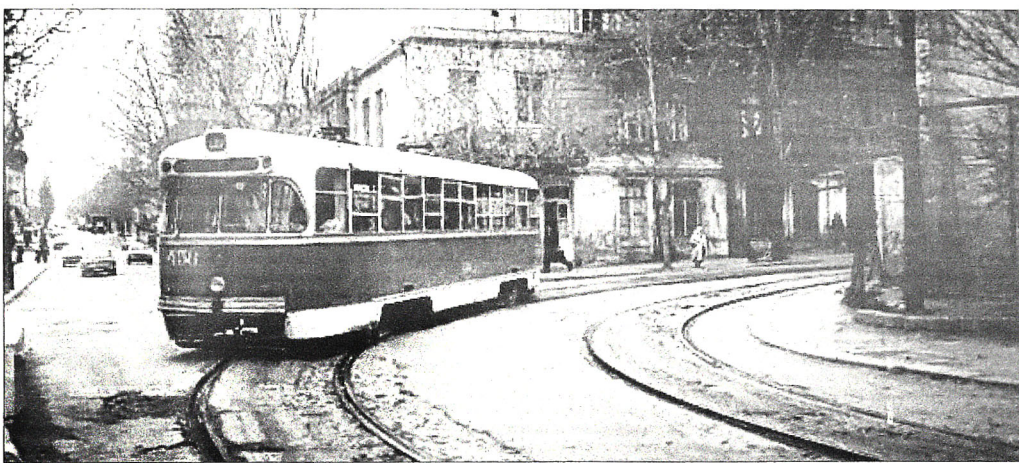
...Наш трамвай, наш красный вагончик, вот ты судорожно звенишь, покачиваясь, убаюкивая пассажиров, плавно берешь закругления и снова вырываешься на простор, торопливо стучишь колесами по рельсам, убаюкивающим в каменную тесноту городских улиц. И кажется, этим рельсам нет конца... Но всему приходит конец.

И вот уже городские власти разбирают трамвайные пути, а средства массовой информации говорят, что трамвай доживает свои последние дни.

Но почему же так грустно становится на душе, почему так хочется сохранить тебя как часть нашей жизни, чье-то детство, чью-то старость.

В заключение хочется привести замечательные стихи Бахтияра Вагабадзе, посвященные трамваю:

*Как ликовали юные умы, –
Ты никогда об этом не забудь! –
Когда в Баку прокладывали мы
Трамвайный путь,
Трамвайный первый путь!
И пели мы про красный наш трамвай...
Об этом тоже ты не забывай!*



*Но годы шли. И сам уже я сед.
И радости у нас совсем не те.
И радуемся мы тому, что нет
Трамвая больше в городской черте...
Две радости, скрестившись на бегу,
Слепили облик нового Баку.*

Эту заметку нашей сотрудницы Людмилы Бабаевой, многие годы руководившей большой библиотекой редакции и раз в месяц гостеприимно встречавшей членов Литературного объединения «Родник», созданного при «Вышке» в 1963 году известным нефтяником, генеральным директором «Азнефти» Али Амировым при непосредственном участии директора нефтяного техникума Федора Непряхина, была опубликована в 15-м номере нашей газеты, вышедшей в свет 20 апреля 2001 года. И сохранилась она благодаря тому, что именно в этом году у нашей «Вышки» появился свой сайт, который создал и которым на протяжении вот уже 24-х лет руководит Алиакпер Эйвазов, Указом Президента Азербайджана Ильхамом Алиевым награжденный по случаю 130-летия Дня печати медалью «Терегги». Кстати, наш сайт тогда был одним из первых в ряду электронных версий печатных изданий.

Следует также отметить, что как сообщает «Новое время» (от 14 марта 2024 года. № 214) 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. После Октябрьского переворота в первые послереволюционные годы в только что образованном СССР именно в Баку был введен в эксплуатацию первый трамвай – 8 февраля 1924 года. Следующим советским городом, где был пущен трамвай, стал подмосковный Ногинск – там трамвайное движение открылось 2 марта 1924 года. В соседней Эривани трамвай был пущен в 1933 году. (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 года. 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 года... Необходимость электрических трамваев в первые годы советской власти обсуждалась бурно и часто. Так, в 1922 году 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 строи-

тельство... Бакинский Совет приступил к проектированию строительства городского трамвая с начала 1922 года. Из-за отсутствия средств предполагалось организовать строительство по концессии с помощью иностранных фирм, но очень скоро от этой идеи отказались и решили всё 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 года 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 года Совет Труда и Обороне 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 Бакутрамвая. Дату её рождения – 19 октября 1922 года – удалось выяснить благодаря снимку советского репортёра Лаврентия Брегадзе, который запечатлел в 1925 году группу бакинских трамвайщиков и подписал свой снимок: «Трехлетие ячейки КСМ Бакутрамвая, 19.X.25». И вот в марте 1923 года в Баку началось сооружение первой трамвайной линии... Помимо профессиональных строителей и проходчиков, на строительстве участвовали все – рабочие-нефтяники, служащие контор, учителя, инженеры, старшие шольники... 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 – в 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 Мытищинский, 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 «Электротокмо», железом 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. Всё это тоже было построено в те самые восемь месяцев. А параллельно ещё 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 года украшенный флагами и надписями вагон вышел из депо, буквально «продираясь» сквозь многотысячную толпу. Честь вести первый вагон по улицам Баку выпала старшему 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 вагоножатый. Кстати, первые Мытищинские вагоны, бежавшие в Баку, и без флагов и надписей были очень красивыми. Недаром эти первые вагоны занимают почетное место в музее, посвящённых железнодорожному транспорту. Такими 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 типовое решение тех лет и типовое решение 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 году открылся театр «UNIS», в другой – фешенебельный магазин. Кстати, тяговые электроподстанции были построены на фундаментах, заложенных ещё до Октябрьского переворота. К концу 1924 года бакинский трамвай уже имел пять линий длиной 35,9 км, по которым курсировало 72 вагона. К 1930 году бакинский трамвай имел семь маршрутов, из которых один – №3 – имел два варианта движения: правое и левое кольцо. В 1939 году общая длина трамвайных путей составила 117 км. Это была максимальная длина путей за всю историю бакинского трамвая. Этот транспорт полюбился сразу и навсегда. Для сравнения: в 1920 году конка перевезла 9,9 млн. человек, а в 1925–1926 гг. трамвай перевёз уже более 50 млн. В этом плане Баку вырвался далеко вперед по сравнению с другими советскими городами.

Подготовила

З.ЭЙЛАГ ГЫЗЫ.