

РЕКВИЕМ ПО СИМФЕРОПОЛЬСКОМУ ТРАМВАЮ

Каким бы захолустьем ни был Симферополь в конце XIX века, идеи технического прогресса взбудоражили умы и его обывателей. Девяностые годы ознаменовались новой мечтой — устройством в городе электрической железной дороги, а попросту говоря — трамвая. Это английское слово, дословно означающее что-то вроде «столбовой дороги», уже входило тогда в обиход. Многим симферопольцам довелось видеть эту диковину хоть и не на берегах Темзы, но в Кременчуге, Екатеринодаре и даже в Севастополе.

Приняв решение об устройстве в городе электрической железной дороги, Симферопольская городская Дума объявила конкурс на лучший проект организации движения. Участие в нем могли принять все желающие. Правда, чтобы проект был рассмотрен, его авторы должны были внести залог — 5000 рублей. Все конверты с проектами предполагалось вскрыть в один день и час, что ставило конкурентов в равные условия. В течение полутора лет маленький провинциальный Симферополь занимал умы многих электрических компаний мира. Да, да — мира! Потому как на участие в конкурсе откликнулись французы, американцы и, разумеется, наши соотечественники.

Первым поступил в наш город проект от «Генеральной Компании тяги и электричества». В нем были разработаны два будущих маршрута: «От вокзала до заставы, затем по Долгоруковской мимо памятника и Соборной площади по Екатерининской до Салгирной; от Нового города по Феодосийской улице через мост по Салгирной, мимо Базарной площади, поворот на Кладбищенскую, потом на Севастопольскую и по ней до конца улицы». Плата за проезд 5 копеек, за электричество — 17 рублей в год для горожа-

нина. Город должен был получать 3% от всех доходов, а через 40 лет мог выкупить концессию в свою собственность. Помимо организации трамвайного движения, французские инженеры предлагали одновременно электрифицировать весь город.

Следующим был проект из Киева инженера Балаховского, который «на свой счет и риск» обязался платить городу 50 рублей в год за каждый трамвайный вагон, беря при этом плату с горожан — 8 копеек за проезд и штрафы с города за неубранные с рельс снег и мусор — 1 рубль за 5 погонных метров пути; компания, в свою очередь, обещала выплачивать штраф по 30 рублей за любой срыв движения. Штрафные санкции, впрочем, были во всех проектах. На тех же условиях строился и другой проект, представленный предпринимателем И.М. Файном из Ростова-на-Дону; он отличался лишь тем, что его автор давал городу 100 рублей за вагон.

Акционерное общество конно-железных дорог России прислало из Москвы типографским способом изготовленный проект, в котором по всему тексту от руки были исправлены слова «конно-железные дороги» на «электрические дороги», слово «кучер» заменено на «вагоновожатый». Но и этот проект заслуживал внимания уже тем, что речь в нем шла об «эксплуатации двухэтажных трамваев».

Знанием вопроса поражал проект из Санкт-Петербурга «Товарищества по эксплуатации электричества М.М. Подобаева и К». Вот, например, как описана в нем схема третьего маршрута: «От Конной площади по Салгирной улице до Нового города, до дома Христофорова и до Фонтанной, от дома Абдурахманова по Екатерининской и Долгоруковской до вокзала». Пришло письмо из Соединенных Штатов: «Через нашего петербургского корреспондента мы узнали о решении Симферопольской Думы устроить в Симферополе электрический трамвай и о вызове желающих принять на себя эти работы...» Американцы сообщали, что их фирма богата и опытна. Но, похоже, к конкурсу они опоздали. Последним прибыл проект из Киева. Свои услуги городу предлагали жена генерал-майора Е.А. Мартынова и землевладелец Ф.Ф. Плохоцкий, однако в нем говорилось лишь об организации трамвайного движения.

И вот настал день, когда в городской Думе состоялось торжественное вскрытие конвертов. Залогом в 5000 рублей были подтверждены пять из них. Они-то и стали предметом рассмотрения. По просьбе головы Думы Ильина, сотрудник управы Водоциан уже к следующему заседанию подготовил сравнительную таблицу всех проектов. Это был впечатляющий документ. Водоциан сделал вывод: наибольшего внимания заслуживает проект И.М. Файна из Ростова-на-Дону. 17 февраля 1898-го состоялось решающее заседание городской управы, После долгих споров предпочтение была отдано проекту... жены генерал-майора Е.А. Мартыновой и землевладельца Ф.Ф. Плохоцкого. Концессионерам предложили внести новый залог в 25000 рублей, после чего можно было заключать договор.

По-видимому, что-то прослышав о результатах обсуждения, И.М. Файн прислал из Ростова телеграмму, в которой обещал немедленно пере-

числить 20 тысяч. Пространное письмо пришло и от представителя французской фирмы Соловейчика: он напоминал о заслугах фирмы в строительстве трамвая в Севастополе. Но выбор был уже сделан.

В мае 1898-го генеральша Мартынова вносит в международный банк Киева залог, а ее поверенный инженер Зейлигер прибывает в Симферополь для заключения договора. Стороны быстро находят общий язык. Подписанный договор предусматривал прокладку четырех путей, строительство каменного и железного моста через Салгир. Срок действия концессии определялся в 33 года, город мог выкупить ее через 15 лет. По открытии движения концессионерам возвращались 15000 рублей залога, остальные оставались до конца концессии. Первые 15 лет городу полагалось получать 3,5% от доходов, но не менее 2-х тысяч в год. Плата за проезд устанавливалась 3 копейки, с пересадкой — 5 копеек. Уже через три месяца концессионеры обещали подготовить технический проект. Все работы намечалось производить на деньги концессионеров.

Зейлигер отбыл в Киев, а симферопольцы остались в предвкушении больших работ, которые должны были всколыхнуть город. Время шло, но, к удивлению членов Думы, ничего не происходило. Когда же, спустя три месяца, Зейлигер явился с чертежами к голове управы А.Н. Ильину, тот встретил его недоверчиво, так как ни о каких изысканиях трамвайной компании в Симферополе не было ни слуха. Кроме того, не будучи специалистом, Ильин не мог оценить проект в полной мере, но его поразило то, что чертежи не были никем подписаны. Нимало не смутившись, Зейлигер попытался тут же «подмахнуть» бумаги, но А.Н. Ильин вызвал в свидетели городского архитектора Зайчковского и инженера Жукова и в их присутствии сказал о своем намерении выдать поверенному фирмы расписку в том, что принял чертежи неподписанными. Это не понравилось Зейлигеру, и он заявил, что вручит их через нотариуса.

Когда проект таким образом поступил в Думу, то уже беглый анализ, сделанный Зайчковским, показал, что это — типовые чертежи, никак не связанные Симферополем и, следовательно, непригодные для работы. Спустя несколько дней к такому же выводу пришла губернская экспертная комиссия.

В Киев отправляется письмо следующего содержания: «Милостивейшая государыня Екатерина Александровна... означенные чертежи являются рисунками и не имеют специального назначения для г. Симферополя, и я полагаю, что вследствие такого нарушения городского управление неизбежно должно будет признать дальнейшие отношения с Вами по делу об устройстве в городе электрического трамвая прекращенными». Письмо носило частный характер и еще не являлось решением Симферопольской городской Управы, на что в своем ответе сразу же указала Мартынова и даже перешла в наступление, заявив, что Управа нарушила договорные условия — и, вопреки принятым обязательствам содействовать осуществлению предприятия, ищет повод для расторжения заключенного договора.

Однако отправленное Мартыновой из Киева письмо запоздало, так как несколькими днями раньше в Симферополе на заседании управы было принято решение: «Дальнейшие отношения города и предпринимателей — вдовы генерал-майора Е.А. Мартыновой (уже вдовы?) и землевладельца Ф.Ф.Плохоцкого по делу устройства в городе электрического трамвая — прекратить, а внесенный залог 25000 рублей, поступивший в обеспечение всех условий, признать поступившим в распоряжение Симферопольского городского общественного управления». Извещение об этом решении было направлено киевскому нотариусу И.Л. Свирчевскому, который за 10 рублей должен был огласить его Мартыновой

Узнав о случившемся, энергичная вдова обратилась в окружной суд и потребовала вернуть ей... 50 тысяч рублей!!!

Состоявшийся в Симферополе (по месту заключения договора) суд в иске Мартыновой отказал. Кроме того, юрисконсульт Думы г. Дуван сообщил мнение присяжных, которые были убеждены, что город выиграет дело и в следующей инстанции. Симферопольцы ждали, когда вдова подаст кассационную жалобу. Но шли дни, а генеральша молчала. Срок обжалования закончился.

Закончился и XIX век. За три года — с момента объявления конкурса на лучший проект — отцы города узнали так много об организации трамвайного дела, что, казалось, совсем скоро жители Симферополя приобщатся к благам мировой цивилизации, но, увы, все вернулось на круги своя. После очередных выборов городской Думы новые ее члены, сделав своеобразный вывод из ошибок предшественников, решили строить трамвай хозспособом. (Да, именно этот термин «хозспособ» уже употреблялся в 1902 году.) Основным аргументом в пользу такого решения — было нежелание отдавать кому бы то ни было прибыль от будущих перевозок.

Когда намерения городских властей получили огласку, в Симферополь посыпались новые предложения. Так, «Всеобщая компания электричества», фирма весьма солидная — это она дала свет Харькову, Оренбургу, Чернигову, — предлагала свои услуги в части электрификации города и строительства электростанции. Поступило также очень интересное предложение «Электрического института императора Александра III»: проект электрификации Симферополя могли сделать студенты в ходе дипломного проектирования.

Но симферопольские власти, похоже, уверовали, что они «и сами с усами». Весь 1903 год члены трамвайной комиссии изучали опыт электрификации городов Киева, Чернигова, Вятки, Ялты, Казани, Кременчуга, городские управы которых оперативно, по первой просьбе симферопольцев (факт, кстати, достойный внимания и подражания) выслали свою договорную и проектную документацию. И вскоре был создан «доморощенный проект», который отправился на «неофициальную экспертизу» в редакцию журнала «Электричество». Но объективный анализ, сделанный его сотрудниками, вскрыл целый ряд серьезных недостатков. После чего, по рекомен-

дации журнала, переделкой проекта занималось «Императорское русское техническое общество».

Работы по сооружению станции велись поэтапно — прежде всего, выбрали место: сразу же за городской чертой, на берегу Салгира, чуть в стороне от моста по Феодосийскому шоссе. Поскольку территория эта не принадлежала городу, ее предстояло выкупить у владельцев...

И вот в 1904 году в адрес одесской фирмы «Сименс и Гальске» послана телеграмма: «Просим прислать консультанта для организации работ. Содержание 15 рублей в сутки» (месячный заработок квалифицированного рабочего составлял тогда 35–45 рублей). Но в ответ было сказано: «Можем командировать инженера в случае передачи нам всего заказа». И в Симферополе решили, что на «Сименсе» свет клином не сошелся, и пригласили консультанта из Санкт-Петербурга, из «Акционерного общества Вестингауза».

Начавшаяся русско-японская война осложнила размещение заказов. Затем последовала революция 1905—1907 годов — и проект построения трамвайной дороги отложили до лучших времен. Лишь в 1910 году после очередных перевыборов новый состав управы возвратился к проблеме устройства трамвайного движения.

На этот раз предложение было отдано проекту управляющего Севастопольским трамваем Эмиля Бернарда — бельгийского подданного. Согласно договору, заключенному с ним на 40 лет, плата за проезд в трамвае должна была составлять 5 копеек, с пересадкой — 6 копеек; а город — получать 3% от доходов, но каждые 5 лет его доля возрастала бы на 1%. Предпринимчивый концессионер потребовал от городских властей приведения в порядок улиц, по которым прокладывались трамвайные маршруты. Требование было справедливым, и вот как управа решила эту задачу: через местную печать объявила торги на сдачу с подряда работ по замощению улиц города: Вокзальную — за 50050 рублей, Гоголевскую — за 29820 рублей, Инженерную — за 7230 рублей.

Выиграл торги крестьянин Евгений Колосков. По договору, подписанному Колосковым, он брал на себя обустройство улиц, подсыпку песком до четырех вершков, укладку камня и заливку его цементным раствором в пропорции 1:5. Все недоделки устранялись за счет подрядчика, за каждое замечание он обязался выплачивать городу штраф 50 рублей, после третьего замечания контракт расторгался и залог не возвращался.

Судя по документам, работы по замощению улиц велись хорошо, а к 10 июля 1914-го были завершены. Эмиль Бернард в это время совершенно неожиданно объявил о передаче концессии другому владельцу — «Бельгийскому анонимному акционерному обществу». Новый владелец концессии вступил в свои права. Бельгийские концессионеры тут же выложили 3,5 миллиона рублей, и дело быстро двинулось с места. Нелишне напомнить, что русские рубли тогда, благодаря реформам Витте и Столыпина, были не только конвертируемыми, но оценивались достаточно высоко. А времена, — о которых писал Салтыков-Щедрин: «Жалуются, что в Европе

за рубль мало дают, это ничего; скоро за рубль будут в морду давать», — наступили значительно позднее, но царизм здесь был уже ни при чем.

Мало-помалу трамвай становится реальностью. На некогда абстрактных, обозначенных лишь на бумаге маршрутах нужно было построить остановочные пункты. Вот уж когда по-настоящему заспорили в управе! Этому вопросу было посвящено 36 заседаний! И сколько писем написано горожанами!.. Ведь каждый хотел, чтобы трамвай останавливался именно возле его дома! Поэтому появились «условные» остановки, очевидно, прообраз современных «по требованию». Конечные остановки оборудовались павильонами. Так, на Госпитальной площади павильон был рассчитан на 15 посадочных мест для пассажиров, 5-6 кондукторов и начальника станции. При прокладке трамвайных путей концессионеры за счет своих средств перенесли под землю все телеграфные и телефонные сети, что принесло городу экономию в 80 тысяч рублей.

1 июля 1914 года была, наконец, введена в строй электростанция, за размещение которой в бывших владениях фабриканта Эйнем пришлось заплатить 25 тысяч рублей — и 2500 квадратных сажен земли перешли городу, где, кроме электростанции, обосновался трамвайный парк.

Итак, многолетняя эпопея пуска Симферопольского трамвая успешно завершилась. По этому случаю в городской управе был устроен банкет. Сохранилось приглашение на этот вечер, подписанное головой симферопольской Управы Ивановым, с вложенным туда меню: «Лимонад и закуски. Бульон с пирожками. Осетрина паровая. Дичь разная. Мороженое. Чай. Кофе. Воды разные».

Сегодня, в конце XX века, уже ничто в Симферополе не напоминает описанные события. В 1920 году не стало «Бельгийского акционерного общества». 31 октября 1941 года сотрудниками НКВД была взорвана электростанция.

А в 1970 году Симферопольский горисполком объявил о том, что трамвайное хозяйство находится в запущенном состоянии и что никаких средств на его ремонт и содержание нет. За короткое время с городских улиц были убраны рельсы, выкорчеваны столбы, а трамвайное дело отдано под мастерские троллейбусного парка.

И не проходит года, чтобы в местных газетах не публиковался ностальгический вопрос какого-нибудь старожилы: «Почему убрали трамвай?». Сегодня трамваи можно увидеть только в 110 городах, входивших некогда в состав пространства, именовавшегося СССР. Трамвайный парк насчитывает более 22 тысяч вагонов, что всего лишь на 20% меньше парка троллейбусов. Появился скоростной трамвай. И только для симферопольцев трамвай стал историей.

Симферополь. 1992.

