

УДК 656

ТРАМВАЙ ВО ВРЕМЯ РЕВОЛЮЦИЙ 1917 ГОДА

С.А. Тархов

К началу 1917 г. трамвайные пути, сами трамвайные вагоны и контактная сеть в некоторых российских городах, где не осуществлялся должный ремонт, стали приходить в негодность. Все это привело к росту числа «больных вагонов» и образованию «трамвайных кладбищ» разбитых вагонов (некоторые трамвайные парки в Москве и Петрограде были полностью превращены в такие «кладбища»), и почти полностью дезорганизовало работу городских трамваев.

Из-за сокращения выручки трамвайных предприятий (в т.ч. потому, что 25 % пассажиров не оплачивали свой проезд по льготам военного времени) почти все они к началу 1917 г. имели финансовый дефицит. Чтобы покрыть его, а также негативные последствия инфляции, быстро галопировавшей в 1916-17 гг., трамвайный тариф несколько раз повышался (2 раза в 1916 г. и 2 раза в 1917 г.). Разрыв между быстрым ростом цен на продовольствие и топливо и медленным увеличением зарплат трамвайных служащих приводил к трамвайным забастовкам, которые особенно участились в 1917 г.

В конце 1916 г. произошло значительное вздорожание цен на топливо и продовольствие, что вынудило в большинстве городов в начале 1917 г. поднять стоимость проезда на трамвае. Именно в это время на ряде трамвайных предприятий пассажирские вагоны были переоборудованы в грузовые, и трамваи стали перевозить с ж.-д. станций на склады и предприятия топливо, военную продукцию, зерно и хлеб.

В 1917 г. отсутствие топлива или смена различных видов топлива (с угля на дрова) стали причиной частых поломок на электростанциях, остановок трамвая на несколько дней или недель и даже прекращения трамвайного движения на длительное время. В ряде городов в 1917 г. в связи с этим вместо электрических трамваев по самым важным линиям вновь стали выпускаться вагоны на конной или паровой тяге (как в Одессе, Николаеве, Харькове, Петрограде).

Хаос революций дезорганизовал работу трамвая. В течение 1917 г. по разным причинам трамвай в Москве не работал 23 дня, а в Петрограде во время февральской революции – 12 дней. Трамвай не работал по нескольку недель во многих других городах. К середине 1917 г. состояние трамвайного хозяйства в российских городах пошло к критической отметке:

«Почти во всех городах трамвай пришел в самое жалкое состояние. Производительность починочных мастерских понизилась, новых частей нет, производство новых трамваев свелось к нулю, стоимость эксплуатации увеличилась в несколько раз, а интенсивность работы уменьшилась. Из доходнейшей статьи городского хозяйства трамвай к тому же стал убыточен, главным образом, потому, что обычно около 30 % его пассажиров пользуются привилегией бесплатности». (Городское дело. – 1917. – № 17-18 (сентябрь). – с. 403).

«Трамваи стали из-за недостатка гужевого транспорта все более обслуживать грузовое движение, и, таким образом, изменили характер своей эксплуатации, что вредно отразилось на их состоянии и увеличило их нагрузку. Но особенно перегруженность усилилась после революции, главным образом, вследствие неэкономного и бесхозяйственного пользования.

Трамваи стали переполняться еще во время войны до революции, в связи с усиленным движением, вызванным мобилизацией, беженцами и др. военными событиями. Но особенно хищнически стали пользоваться трамваем (езда на буферах и т.д.) после революции». (Коммунальное дело. – 1923. – № 8-9. – С. 350).

Так как сведения о работе трамвая во время обеих революций 1917 г. по большинству городов Российской империи крайне обрывочны, мы ограничились лишь описанием его деятельности на примере пяти городов: Петрограда, Москвы, Орла, Севастополя и Симферополя (по этому городу найдены крайне скудные сведения), по которым удалось найти более подробную информацию исключительно благодаря просмотру городских газет и муниципальных журналов того времени (даты везде указаны по старому стилю).

На примере двух столиц с муниципальным трамвайным хозяйством и трех провинциальных городов с трамваями, которыми владели бельгийские концессионеры, отчетливо видно, как события обеих революций отразились на их жизни и, в частности, на работе трамвая.

Трамвай в Петрограде. В начале 1917 г. в столице Российской империи действовало 29 линий электрического трамвая общей протяженностью 210 верст, 9 маршрутов конного (23 версты) и 1 линия парового трамвая на Невской пригородной железной дороге от Знаменской пл. по Староневскому и Шлиссельбургскому проспекту до деревни Мурзинка (длиной 13 верст). Состояние трамвайного хозяйства столицы к началу 1917 г. было плачевным: из 1020 вагонов по городским улицам курсировали только 760. Сокращение числа ходовых вагонов было связано с тем, что их капитальный ремонт отказывались проводить заводы столицы, которые работали исключительно на оборону. В трамвайных парках отсутствовали запасные части, которые раньше производились на месте или импортировались. Для ремонта курсирующих вагонов запасные части брались с неработающих или ремонтируемых вагонов. Центральные ремонтные мастерские Петроградских городских железных дорог (так тогда назывался петроградский трамвай) на набережной р. Волковки так и не были достроены, и к ним так и не была подведена трамвайная линия по ул. Расстанной и Андреевской. Некоторые вновь выстроенные трамвайные парки Петрограда были реквизированы военными ведомствами (например, недостроенный Ланской парк еще в 1914 г. был передан военному ведомству для размещения там войск), поэтому текущий ремонт вагонов осуществлялся под открытым небом.

Из-за перегрузки вагонов в вагонах одного из самых загруженных маршрутов № 6 и № 29 в январе 1917 г. стали работать по 2 кондуктора (идею заимствовали у самарского трамвая, где 2 кондуктора были введены еще в начале войны). Износ работающих вагонов стал критическим.

В начале 1917 г. для подвоза продовольствия на склады были построены грузовые трамвайные ветки по Забалканскому проспекту и Б. Вульфовой ул.

В январе 1917 г. в связи с завершением строительства нового Дворцового моста по нему были уложены новые трамвайные пути от Адмиралтейского просп. до 1-й линии Васильевского острова. Пробные рейсы начались 27 января, а официальное открытие последовало лишь 16 февраля: здесь стали курсировать вагоны маршрутов №№ 7, 18, 24 и 25.

Но уже 23 февраля в Петрограде начались антивоенные митинги, массовые стачки и демонстрации, переросшие в Февральскую рево-

люцию. Революционные события полностью парализовали обычное уличное движение. С 24 февраля трамвайное сообщение в городе прекратилось. В этот день началась всеобщая забастовка, в которой участвовали и трамвайные служащие и рабочие трамвайных парков. 27 февраля в городе началось вооруженное восстание, к которому примкнули солдаты большинства воинских частей Петроградского военного округа. 28 февраля известие о начале революции в Петрограде распространилось по всей стране. Все эти события привели к отречению Николая II 2 марта и отказу принять престол его братом Михаилом 3 марта.

Вся власть в стране 4 марта перешла к Временному правительству, и крайне накаленная атмосфера в городе стала постепенно остывать. Такой большой город не мог долго обходиться без общественного пассажирского транспорта, а его единственным видом к этому времени был только трамвай. Поэтому Совет рабочих и солдатских депутатов 3 марта постановил возобновить трамвайное движение и предложил всем рабочим и служащим Петроградских городских железных дорог приступить к работам по восстановлению движения. Оно возобновилось 7 марта и осуществлялось только до 7 часов вечера. Вот, что писала петроградская пресса об этом:

«Возобновление трамвайного движения произошло при исключительно торжественной обстановке. На вагоне, открывшем движение, был вывешен красный флаг с надписью «Земля и воля. Да здравствует республика». Внутри вагона трамвая находилась трамвайная администрация, а в прицепном – оркестр музыки, исполняющий марсельезу. У Казанского собора кондуктора трамвая вышли помолиться за павших в борьбе с самодержавием, а затем, после приветственных речей ораторов с криками «Ура», кондуктора приступили к своим обязанностям». (Петроградский листок. – 1917. – 7 марта. – Экстренный выпуск)

«7 марта в столице возобновилось правильное трамвайное движение, приостановленное с 24 февраля. Рабочие трамвайных парков обставили начало движения довольно торжественно. Первыми из парков были выпущены служебные вагоны, убранные флагами, красным сукном и плакатами с надписями «Да здравствует республика», «Земля и воля», «В борьбе обрешь ты право свое». К одному из таких служебных вагонов были прицеплены две открытых

платформы, на которых разместились одна из воинских музыкальных команд, все время игравшая марсельезу.

Движение этого поезда все время сопровождалось овациями со стороны публики. Этот поезд объехал почти весь город. К 11 часам утра восстановилось нормальное движение». (Известия Петроградской городской думы. – 1917. – № 3-4. – С. 157-158)

Если в январе и первой половине февраля 1917 г. средняя выручка трамвая в день составляла 88 тыс. руб., а число вагонов в движении – 733, то в первые дни (7–9 марта) после восстановления трамвайного движения на линии выходило всего 550–580 вагонов, а дневная выручка не превышала 50–60 тыс. руб. (табл. 1). 19 марта на улицы города вышло 652 трамвая, а выручка составила 73 тыс. руб. Максимальное число вагонов на линии было зафиксировано 20 апреля (686), а дневная выручка – 17 апреля (95,8 тыс. руб.).

Таблица 1 – Число трамвайных вагонов на линии и ежедневная выручка Петроградского трамвая в марте – апреле 1917 г.

Дата	Число вагонов на линии к 10 часам утра	Выручка, руб.
1	2	3
7 марта	550	34,123
8 марта	580	52,892
9 марта	626	58,597
10 марта	627	65,329
11 марта	620	69,042
12 марта	620	67,802
13 марта	606	72,645
14 марта	599	70,406
15 марта	625	71,439
16 марта	620	70,441
17 марта	633	70,209
18 марта	642	75,662
19 марта	652	73,440
20 марта	614	77,066
21 марта	627	76,195
22 марта	609	72,195
23 марта	–	–
24 марта	609	75,629
25 марта	630	67,712
26 марта	588	67,820
27 марта	593	77,933

Окончание таблицы 1

1	2	3
28 марта	613	80,142
29 марта	602	78,384
30 марта	600	82,189
31 марта	651	80,635
1 апреля	675	53,468
2 апреля	–	–
3 апреля	666	96,433
4 апреля	636	92,971
5 апреля	635	87,453
6 апреля	656	89,442
7 апреля	684	90,458
8 апреля	684	92,462
9 апреля	684	92,325
10 апреля	659	87,871
11 апреля	676	94,002
12 апреля	672	68,679
13 апреля	673	86,936
14 апреля	672	82,567
15 апреля	685	89,351
16 апреля	684	86,684
17 апреля	675	95,798
18 апреля	676	–
19 апреля	676	95,933
20 апреля	686	89,866

Источник: Известия Петроградской городской думы. – 1917. – № 3-4. – С. 158-159.

Несмотря на некоторое улучшение финансовых показателей, к апрелю 1917 г. трамвайная разруха достигла крайних пределов, поскольку пассажиры переполняли вагоны сверх всякой меры, они висели на подножках и тормозах; пути были в плохом состоянии, и почти ежедневно в ряде мест трамваи сходили с рельс. В качестве мер по борьбе в апреле было решено пересмотреть трассы трамвайных маршрутов (укоротить их до центра) с тем, чтобы высвободить 40 дополнительных вагонов и увеличить скорость движения трамвайных поездов на Невском проспекте; сократить число трамвайных остановок (ликвидировать 122 остановки из 651) с тем, чтобы сделать более длинные промежутки между остановками; ввести

очередь на посадку на крупных остановках. При посадке в моторный вагон пассажиры должны были входить в него с задней площадки, а в прицепной – с передней. За посадкой пассажиров и очередью на крупных остановках должны были следить специальные трамвайные агенты. Все эти изменения были введены во второй половине апреля, в т.ч. изменены трассы маршрутов № 7, 9, 10, 11, 16, 21, 24, 25, 26; отменены маршруты № 1 и 6, введен новый маршрут № 30, обратный № 3. Эти нововведения частично улучшили работу петроградского трамвая.

В мае-июне 1917 г. велись работы по завершению строительства Ланского трамвайного парка (уложены пути и веера в четырех сараях парка); были уложены новые трамвайные пути на Биржевом мосту, подвешена новая контактная сеть на Биржевом проезде; велось сооружение трамвайного пути по Шлиссельбургской линии от границы города до часовни Спасителя (по этой линии по одному пути еще курсировали паровые трамваи).

Однако инфляция продолжалась, и уже к началу июня трамвайное предприятие стало испытывать финансовый дефицит. Поэтому с 10 июня 1917 г. была повышена плата за проезд с 10 до 15 коп. (предыдущее вздорожание с 5 до 10 коп. состоялось в июне 1916 г.) В результате введения нового тарифа ежедневная выручка трамвая увеличилась с 95,5 тыс. руб. (за 7–19 июня) до 124,8 тыс. руб. (20 июня – 2 июля). При этом резко сократилось число перевозимых пассажиров с 985 тыс. чел. в день (7–19 июня) до 861 тыс. чел. (20 июня – 2 июля).

Из-за июльских событий (антиправительственных выступлений и демонстрации 3-4 июля, закончившейся кровопролитием) трамвай в Петрограде не работал 3 и 4 июля. 5 июля утром трамвайное движение возобновилось, но, правда, не по всему городу. Вагоны вышли только из двух парков, но через час все они вернулись в парки, и трамвайное движение на улицах Петрограда прекратилось. 6 июля оно возобновилось на линиях, где не были испорчены трамвайные провода (на Невском и Суворовском проспектах). На линиях, где они были испорчены из-за июльских событий (на Выборгской стороне, Литейном проспекте), оно началось в этот же день, но с 2 часов дня.

Приближение фронта к Петрограду обострило снабжение города нефтью, на которой работала трамвайная станция. К началу августа 1917 г. возникла угроза сокращения трамвайного движения из-за дефицита нефти на электростанции. С 3 августа трамваи из-за этого

стали ходить лишь до 10 часов вечера. Кроме того, были отменены трамвайные маршруты №№ 1, 6, 24, и изменены несколько других. Военные власти города доставили 4 августа в город некоторое количество нефти для трамвайной электростанции, и поэтому угроза полной остановки движения была снята.

10 сентября 1917 г. в Петрограде полностью прекратилось движение по последним 4 линиям городских конно-железных дорог (конного трамвая), чуть позже (в 1922 г.) – парового трамвая на Невской пригородной железной дороге по Шлиссельбургскому проспекту до деревни Мурзинка. В начале октября 1917 г. было закрыто также движение вагонов по двум частным линиям конного трамвая – на Большой Охте и в Полюстрово. Таким образом, осенью 1917 г. в Петрограде исчез окончательно этот архаичный вид городского транспорта.

В сентябре 1917 г. наконец-то был достроен и открыт новый Ланской трамвайный парк (с 1922 г. парк им. Калинина, ныне парк № 5), в котором с 1914 г. размещались войска. Почти одновременно была достроена последняя новая линия трамвая через Биржевой проезд и новый Биржевой мост:

«Вчера состоялось испытание пробной поездкою в трамвайном вагоне вновь устроенных путей через Биржевой проезд и мост. На испытании присутствовали председатель совета городских железных дорог, член управы Келлер, управляющий дорогами Грюнвальд и начальники служб. Испытание дало вполне удовлетворительные результаты. В виду этого управление дорог входит в общее присутствие управы с предложением пустить на-днях по новому пути маршрут № 7. Таким образом, маршрут этот изменяется и вместо 1 линии Васильевского острова, вагоны будут ходить по Александровскому проспекту. В видах восстановления правильного трамвайного движения и необходимости срочного ремонта вагонов, городская управа обратилась к петроградскому комитету Всероссийского союза городов с предложением освободить Рождественский трамвайный парк, где помещается сводный эвакуационный пункт» (Петроградская газета. 1917. 9 сентября).

16 сентября в городе торжественно было отмечено 10-летие работы Петроградского трамвая (16 сентября 1907 г. была открыта первая городская линия электрического трамвая от Адмиралтейства до 7-й линии Васильевского острова).

«Вчера исполнилось 10 лет с тех пор, как петроградскую конку сменил быстроходный трамвай. Юбилейный день петроградского трамвая прошел с такой помпой, которая противоречила даже последним распоряжениям министерства продовольствия о сбережении топлива. Трамвай-юбиляр разукрасился зелеными гирляндами и уже с утра опоясал некоторые из своих вагонов узорчатой сетью электрических лампионов. Над верхними фонарями были поставлены щиты с римской датой «X», заключенные в круге электрических лампочек. По верхнему бордюру трамвая и по нижнему, а также в простенках окон были прикреплены такие же блестящие ленты из электрических лампочек» (Петроградская газета. 1917. 17 сентября).

Тем не менее отношения Петроградских городских железных дорог и военного ведомства обострились к началу сентября, поскольку трамвай перевозил бесплатно большое число солдат: они составляли 35 % всех пассажиров, и убыток трамвайному предприятию эти перевозки давали большой. Поэтому Петроградская городская управа в начале сентября ходатайствовала перед Временным Правительством о возмещении городу 10,5 млн руб. убытка за бесплатный провоз воинских чинов.

Поскольку такого возмещения не произошло, 11 октября городская управа была вынуждена повысить трамвайный тариф с 15 до 20 коп. и взимать 5 коп. за провоз каждого солдата:

«Пришлось и Петрограду 11 октября постановить о повышении трамвайной платы до 20 к. и о взимании по 5 к. с солдат, буквально разрушающих вагоны их переполнением. Гласные совета рабочих и крестьянских депутатов должны были пространно разъяснить большевикам и интернационалистам элементарнейшую истину, что повышение платы до возврата расходов вовсе не есть косвенный налог» (Городское Дело. 1917. № 19–22 (октябрь – ноябрь). С. 435-436).

В результате вооруженного восстания 24-26 октября (сам Октябрьский переворот произошел в ночь с 24 на 25 октября) было свергнуто Временное правительство, и власть перешла в руки Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов. Трамвайное движение в городе прекратилось вечером 25 октября. Оно было возобновлено 29 октября, но только в центральной части города; движение через Николаевский и Троицкий мосты было приостановлено, вагоны трамвая по Дворцовому мосту ходили, но их осматривали патрули.

В начале ноября движение было восстановлено по всем маршрутам. Однако к концу декабря 1917 г. запасы топлива на трамвайной электростанции иссякли, и движение 1 и 2 января 1918 г. было приостановлено.

Если в 1916 г. петроградский трамвай перевез 391,35 млн пассажиров, в революционном 1917 г. уже меньше – 299,86 млн, то в следующем послереволюционном 1918 г. еще меньше – 241,63 млн. Начался этап полного развала трамвайного хозяйства.

Трамвай в Москве. К началу 1917 г. в Москве уже действовала карточная система на хлеб и муку, ощущалась нехватка продуктов питания. В конце января 1917 г. из-за перебоев в доставке нефти на трамвайную электростанцию стал обсуждаться вопрос о возможном сокращении трамвайного движения (прекращении его после 7 часов вечера). Однако с переходом работы электростанции на уголь вопрос этот был снят с повестки дня. С середины февраля движение стало прекращаться в 23 часа, и последние вагоны стали заходить в парки в полночь. Городская управа постановила также сократить количество находящихся в движении вагонов между 11 часами утра и 2 часами дня на 25 %.

Администрация Московских городских железных дорог (так тогда назывался московский трамвай) пыталась бороться с перегрузкой вагонов и висунами (пассажирами, ехавшими на подножках и буферах вагонов). Для этого в начале февраля было созвано совещание при канцелярии градоначальника В.И. Шебеко. На нем было решено принимать строгие меры к нарушителям. Командующий войсками Московского военного округа, генерал артиллерии И.И. Мрозовский 17 февраля издал приказ, в соответствии с которым воспрещалось «при езде на трамваях помещаться на ступеньках, буферах и рамах (сетках) вагонов, а равно вход и выход из вагонов до полной остановки. Виновные в нарушении сего обязательного постановления подвергаются в административном порядке заключению в тюрьму до трех месяцев или денежному штрафу до 3000 рублей».

27 февраля 1917 г., вечером, в Москву пришло известие о революционных событиях в Петрограде. На следующий день забастовали все фабрики и заводы Москвы. С утра 28 февраля в городе прекратилось всякое движение трамваев. С утра по всему городу шли толпы народа с пением революционных песен и красными флагами, полиция на улицах не показывалась. Все толпы шли в центр города к

зданию городской думы, где был организован комитет для урегулирования народного движения. Здесь же заседал только что учрежденный Совет рабочих депутатов. На всех вокзалах были вывешены красные флаги. 1 марта манифестации возобновились, а в час дня произошло столкновение толпы с солдатами на Большом Каменном мосту. Днем лояльные царскому правительству войска сдались. В этот день была создана городская милиция. Манифестации продолжились 2 марта, когда пришло известие об отречении Николая II.

Трамвайное движение 3 марта возобновить не удалось, поскольку за три дня революционных событий в Москве трамвайные пути не чистились и были занесены снегом. 4 марта состоялись похороны жертв революции на Братском кладбище в селе Всехсвятское (ныне район метро «Сокол»), в которых участвовали также депутаты рабочих Миусского и Уваровского трамвайных парков. В этот же день в городе был введен институт участковых комиссаров, московское градоначальство переименовано в комиссариат, был учрежден Исполнительный комитет московских общественных организаций, сняты царские портреты, освобождены политические заключенные, подожжено охранное отделение. Везде проходили митинги и собрания.

Только после расчистки трамвайных путей 6 марта 1917 г. в городе возобновилось движение трамваев.

«Вчера, около полудни, возобновилось и с каждым часом становилось все интенсивнее движение трамваев. На многих вагонах были установлены красные плакаты с надписями «Да здравствует демократическая республика!» (Русские ведомости. 1917. 7 марта. С. 5).

Семидневный перерыв привел к сбоям в движении, поскольку ремонта вагонов в мастерских трамвайных парков не проводилось. В первые послереволюционные дни на линию выходило не более 200 вагонов (при норме 950). Ситуацию, сложившуюся в трамвайном хозяйстве Москвы, заведующий Московскими городскими железными дорогами М.К. Поливанов объяснял так:

«Общее расстройство движения с начала войны явилось вследствие трех главных причин: в первые мобилизации были взяты на войну старые, опытные работники, в частности вожатые и слесаря, в таком количестве, что в настоящее время число старых рабочих не превышает 30 %; ремонт чрезвычайно затруднился в случае неполучения, несмотря на все хлопоты и ходатайства, нужных материалов своевременно и в достаточном количестве, а иногда полной невоз-

возможности их приобретения; в силу недостатка бандажей, например, выпуск вагонов значительно был сокращен в январе и феврале с.г.; размер ремонта вагонов значительно увеличился, вследствие их чрезвычайного переполнения, так как при этом же подвижном составе количество перевозимых пассажиров повысилось на 50 %.

К этому же за последнее время прибавилось чрезвычайно губительно влияние для моторов движение по путям, на которых после дней прекращения движения образовался тонкий ледяной слой, который не поддается никаким средствам очистки и исчезает только после многократного прохождения колес вагонов, и, наконец, в самые последние дни – наступившая оттепель. Каждую весну в дни таяния снега вагоны усиленно портятся, но в настоящую весну при полном отсутствии очистки улиц количество портящихся вагонов особенно велико.

В первые дни после революции, разумеется, деятельность трамвая не могла идти полным темпом, но в настоящее время рабочие уже соорганизовали правильное взаимоотношение их с администрацией, и работа хорошо налаживается.

Можно надеяться, что дружные усилия всех работников преодолеют все неблагоприятные условия, в которых трамвай находится в настоящее время, и движение постепенно будет восстановлено в должном размере» (Русские ведомости. 1917. 18 марта).

В начале апреля между рабочими и городской управой велись переговоры о создании особого органа из представителей обеих сторон по управлению городскими железными дорогами, в который должны были войти члены Управы, Комитета общественных организаций и Совета рабочих депутатов. Тем самым предполагалась демократизация управления городскими железными дорогами.

Начиная с Февральской революции финансовое положение трамвая стало ухудшаться. Если в январе 1917 г. за счет повышения тарифа имелась какая-то прибыль, то уже в марте недобор от сметной выручки составлял 852 тыс. руб. (в основном это были 8 дней остановки трамвая во время революционных дней), в апреле эта ситуация не изменилась. Таким образом, с начала года по конец апреля невыручка составляла уже 1043 тыс. руб., а к концу мая – 1081 тыс. руб. Причиной ее стало также большое число бесплатных пассажиров (в основном солдат). Вследствие переполнения вагонов 20 % всех вагонов ежедневно отправлялись в ремонт. Чтобы ускорить движение вагонов

в начале мая было решено ликвидировать 630 остановок из 1105 имевшихся (подобная же мера была принята в Петрограде в середине апреля). Упразднение этих остановок осуществлено 3 июля 1917 г.

14 мая по постановлению Совета рабочих депутатов была организована демонстрация протеста против смертного приговора австрийскому социал-демократу Фридриху Адлеру, убившему премьер-министра Австро-Венгерской монархии. По случаю демонстрации трамваи в этот день не работали, что привело к убытку в 100 тыс. руб.

В середине мая городские служащие и рабочие потребовали очередного повышения жалования и 8-часового рабочего дня. По расчетам городской управы содержание личного персонала трамвайных служащих и рабочих в этом случае должно было составить 45 млн руб. в год, а общие расходы по эксплуатации трамвая (включая жалование) – 55 млн руб. при доходе трамвая в 37 млн руб. Таким образом, единственным выходом из этого положения оставалось повышение трамвайного тарифа. 19 мая в заседании городской думы состоялось собрание делегатов рабочих, обсудившее соглашение между городской управой и Советом рабочих депутатов об увеличении оплаты труда. С 8 июня назначалась выдача 50 рублевой приплаты трамвайным служащим, однако тариф за проезд не повысился.

Всю весну и все лето 1917 г. городские власти пытались навести порядок на трамвае и бороться с «висельниками». Не раз издавались приказы по милиции, принимались и постановления Советом рабочих депутатов. Но они не возымели никакого действия на пассажиров. Причина была проста – число курсирующих вагонов (средний выпуск пассажирских вагонов снизился с 826 в 1916 г. до 607 в 1917 г.) постоянно сокращалось, а ехать надо было всем. Тем более, что население Москвы постоянно увеличивалось и достигло к 1 февраля 1917 г. 2 млн чел. (2043 тыс. чел.; в 1914 г. в городе проживало 1736 тыс. чел.). В период демократического двоевластия такие приказы к тому же были слишком либеральными, о чем свидетельствует вот такой приказ начальника городской милиции от 18 апреля 1917 г.:

«В целях упорядочения трамвайного движения начальник милиции предписал комиссарам милиции предложить милиционерам иметь постоянное наблюдение за недопущением езды на подножках и сзади трамвайных вагонов, а также чрезмерного переполнения

этих последних, вежливого разъяснения публике необходимость соблюдения полного порядка при движении для избежания многочисленных несчастных случаев, порчи трамвайных вагонов, а также и предотвращения краж, совершение коих облегчается переполнением вагонов и площадок пассажирами. При исполнении этого милиционеры должны всегда сохранять полное самообладание, отнюдь не допуская таких или иных действий или выражений, какие могли бы возбуждать против них публику. В качестве целесообразной практической меры может служить обращение к нравственному содействию пассажиров против упорствующих в нарушении лиц и, в крайнем случае, задержка отправки трамваев» (Русские ведомости. 1917. 18 апреля).

Совет рабочих депутатов предложил устраивать на многолюдных остановках правильную очередь для пассажиров с выдачей номеров на посадку. С 5 мая в вагонах была запрещена расклейка афиш. В июне было разрешено использовать трамваи для агитации различных партий к предстоящим выборам в новый состав городской думы.

Острую дискуссию не только в городской управе и думе, но и среди москвичей вызывал вопрос о бесплатном проезде солдат в трамваях.

«В Москве валовая выручка с трамвая в последние месяцы достигает 85 тыс. руб. в день, а расход – 200 тыс. руб. Бесплатная езда солдат приносит городу ежедневно до 20 тыс. руб. убытку и 7 млн руб. в год» (Городское дело. 1917. № 17-18. С. 403).

Дело в том, что исполнительный комитет Совета солдатских депутатов, не посоветовавшись с городскими властями, самолично постановил в начале июня, что все солдаты могут пользоваться бесплатным проездом как внутри, так и на задней площадке. Такое решение вызвало бурю негодования в городской думе. Управе было поручено вступить в контакт по этому поводу с председателем Совета солдатских депутатов Л.М. Хинчуком. Однако этот совет проигнорировал обращения городских властей и счел свое решение одним из завоеваний революционной свободы. Получалось так, что почти половина трамвайных вагонов была занята тыловыми солдатами, горожане были вынуждены оплачивать свой и их проезд.

С 3 июля 1917 г. в связи с ограничениями поставок топлива для городской электростанции было сокращено число остановок и вре-

мя движения трамваев. Ликвидированные остановки были заклеены плакатами с надписью «остановка отменяется», а действующие остановки отмечены тремя цветными кольцами (двумя белыми и одним красным посередине). С момента сокращения числа остановок начала падать и выручка трамвая. Вновь стал актуален вопрос о повышении трамвайного тарифа.

В середине июля 1917 г. городская управа обосновала повышение стоимости проезда одной станции с 10 до 18 коп., но уже в начале августа ставка была повышена до 20 коп. за станцию (за полторы станции вместо 13 – 23 коп., за две станции вместо 15 – 25 коп.); утренний проезд для рабочих предполагалось повысить с 5 до 8 коп., а в вечерние часы дополнительно взимать 10 коп. Такое значительное повышение стоимости проезда, почти в два раза, серьезно ударяло по кошелькам горожан. В начале августа городские служащие вновь потребовали повышения жалования, пригрозив забастовкой. Предупредительная забастовка началась 12 августа на газовом заводе и трамвае. Вышедшие ранним утром вагоны трамвая застряли на улицах. Кондуктора и вагоновожатые с них были сняты по требованию Союза городских рабочих. Обращение вновь избранного городского головы В.В. Руднева никакого действия не возымело – трамвай бездействовал в течение всего дня, а жителям и приезжим пришлось идти по своим делам пешком.

Вопрос о повышении тарифа был рассмотрен в заседании городской думы 22 августа. Многие депутаты (особенно от партии народной свободы и интернационалисты) выступали против него, считая требования рабочих завышенными (выяснилось, что со всеми прибавками кондуктора получали в это время от 475 до 600 руб., вагоновожатые – от 500 до 700 руб., табельщики – от 680 до 1000 руб., в то время как городской голова и члены городской управы – от 650 до 700 руб.), несмотря на дороговизну революционного времени. Многие указывали на необходимость сокращения расходов на эксплуатацию трамвая. Однако после дебатов большинство гласных думы проголосовало за повышение тарифа в размере 20, 25 и 30 копеек за станцию, полторы и две станции. Повышение решили ввести через две недели, а до этого немедленно было введено временное повышение всех ставок на 10 копеек, т.е. до 20, 23 и 25 копеек. Для солдат было решено ввести удешевленный проезд в 10 копеек за стан-

цию и полностью прекратить их бесплатный проезд, но это решение надо было еще согласовать с Советом солдатских депутатов.

В связи с требованием московского районного уполномоченного по топливу о сокращении лимитов на топливо для трамвайной электростанции на 56 % ввиду его нехватки с 15 октября городская дума намеревалась значительно сократить трамвайное движение. В связи с этим возникла необходимость сокращения большого числа трамвайных служащих, которые остались не у дел (всего 700 чел.).

К этому времени с фронта вернулось около 200 старых трамвайщиков, которые хотели стать на работу в Управление городскими железными дорогами. Ситуация стала складываться забастовочная. К тому же обострились взаимоотношения между городской управой и Центральным союзом городских рабочих, что привело к угрозе забастовки всех служащих и рабочих городских предприятий, в т.ч. трамвая. Поводом к ней стало очередное требование о повышении жалования на 25 % (дороговизна жизни достигла к осени небывалых размеров, за всеми продуктами и товаров первой необходимости на городских улицах стояли длинные очереди, которые получили название «хвостов»). Служащие трамвайной электростанции требовали выплаты периодических и наградных семейных прибавок за дороговизну. Аналогичные требования предъявили кондуктора и вагоновожатые.

12 октября в Замоскворецком трамвайном парке (ныне Апаковское депо) состоялось делегатское собрание союза городских рабочих, на котором были зачитаны резолюции собраний рабочих Золоторожского, Рязанского, Миусского и Сокольнического парков, службы по распределению тока на трамвайной электростанции. Было решено объявить забастовку с 15 октября вплоть до всеобщей, если городская управа не пойдет на уступки. Резолюция собрания была следующей:

«Делегатское собрание местных комитетов служащих и рабочих московского городского общественного управления, обсудив вопрос об удовлетворении правовых и экономических требований рабочих и заслушав объяснения члена управы Н.А. Ульянова, который обрисовал тяжелое положение городской кассы и финансов, полагает, что служащим и рабочим, занятым в городских предприятиях, не легче от того, что касса пуста.

Наши желудки требуют пищи, наши жены, дети, отцы и матери просят хлеба, но получаемые нами гроши по сравнению с неудержимой дороговизной не удовлетворяют наши потребности. Мы знаем, что лишним рублем мы не поправим своего жалкого положения, но другого выхода у рабочего класса нет... Мы решаемся на забастовку с 15 октября. Стачечный комитет должен произвести в первую очередь трамвайную забастовку. С 15 октября прекращается трамвайное движение, за исключением санитарных и грузовых вагонов, которые по первому требованию должны подаваться беспрепятственно на места, куда будет указано. Для обслуживания санитарных и грузовых вагонов местные комитеты трамвайных парков должны устанавливать дежурство кондукторов, вагоновожатых и слесарей. Перевозка раненых и продуктов ни в коем случае не должна встречать препятствия. Все мастерские и рабочие трамвайных парков, службы подвижного состава, рабочие по двору, чистильщики, конторщики, табельщики, входящие в организацию рабочих, прекращают свои работы с 15 октября. При объявлении забастовки также в первую очередь объявляется забастовка для всех отделов снаряжения армии: Сокольнические снарядные мастерские, завод Кертинг, Таганские мастерские... Если первая забастовка не даст результатов, то через три дня объявляется вторая очередь забастовки (газовый завод и городские бойни)...» (Русские ведомости. 1917. 13(26) октября).

14 октября весь день заседала согласительная комиссия из рабочих и членов городской управы, и забастовка была отменена. Но 18 октября стачечный комитет постановил объявить городскую забастовку с 21 октября. 19 октября в Замоскворецком парке опять состоялась встреча стачечного комитета во главе с С.Л. Пупко с представителями городской управы – городским головой В.В. Рудневым, его товарищем С.А. Студенецким и членом управы Н.А. Ульяновым для разъяснения конфликтной ситуации. Последние утверждали, что рабочие не хотят заседать в согласительной комиссии, а хотят бастовать и «ввергнуть своей забастовкой город в хаос гражданской и хозяйственной жизни. Забастовка влечет за собой полную невозможность удовлетворить потребности масс, голод, жажду, мрак и отсутствие безопасности... Тогда берите власть сами и решайте все проблемы сами...» (Русские ведомости. 1917. 20 октября). Несмотря на угрозу объявить забастовку, она так и не нача-

лась. Продолжала работать согласительная комиссия, на заседаниях которой обсуждались, пункт за пунктом, все требования городских рабочих.

18 октября произошел сильный пожар в Миусском трамвайном парке, где ночью сгорело 8 вагонов, столярные и механические мастерские.

24 октября (6 ноября) городской голова В.В. Руднев встретился с 20 трамвайщиками, вернувшимися из армии и просившими об обратном приеме на работу в трамвайные парки Москвы. В связи с большим сокращением штата это было сделать крайне сложно, но, посоветовавшись с управой, он пообещал взять их всех на работу.

25 октября (7 ноября) в Петрограде Военно-революционный комитет занял все главные правительственные учреждения и сверг Временное правительство. В этот же день известие об Октябрьском перевороте большевиков пришло в Москву, где был создан и стал действовать такой же ВРК Московского совета рабочих и солдатских депутатов, который приказал гарнизону подчиниться новой власти. Была создана московская Красная гвардия. Московская городская дума не признала эти органы новой власти, оставаясь верной Временному правительству. Началось военное противостояние старой и новой власти, которое вылилось в столкновение между правительственными войсками и Красной гвардией. Последним днем работы московского трамвая стало 27 октября. В ночь на 28 октября движение трамвая пришлось прекратить в 10 часов вечера, так как начались бои за почтамт, и Мясницкая улица была перекрыта для движения. К полуночи все трамвайные вагоны были собраны в парки.

Ночью из Замоскворецкого парка был снаряжен трамвайный состав под руководством Апакова для рытья окопов и постройки баррикад на Пречистенке. Другие трамваи из этого парка пытались пройти в центр города по Каменному мосту, но были обстреляны юнкерами из Кремля.

Основные бои между противостоящими сторонами шли с 28 октября по 3 ноября. При этом погибло очень много людей с обеих сторон. Красная гвардия под конец использовала артиллерию против гарнизона, находившегося в Кремле. При этом обстреле пострадали Никольские ворота, Иверская часовня, храм Василия Блаженного, остановились часы на Спасской башне (прямое попадание). Как писала газета «Русские ведомости» за 8 ноября, «город завален

трупамии сограждан, изуродованы памятники и святыни Кремля». С победой Красной гвардии в городе была установлена власть Московского совета рабочих и солдатских депутатов. Городская дума и управа были распущены 12 ноября, а физически управа прекратила свое существование 14 ноября в 10 часов утра. Основным органом исполнительной власти с 14 ноября стал Исполком Московского Совета рабочих депутатов, который разместился в здании городского комиссара на Тверской. В эти дни из-за этих событий в городе царили неразбериха и страх.

В результате боев и артобстрела были повреждены трамвайные мачты, сорваны провода контактной сети. 7 ноября закончились восстановительные работы на линиях в центре города, наиболее сильно пострадавших от разрушений. В этот день по линиям были пущены пробные вагоны для испытания контактной сети в районе Красной площади и Каменного моста.

Регулярное движение трамваев по всем 35 линиям возобновилось 9 ноября. Оно осуществлялось в урезанном виде из-за нехватки топлива. 10 ноября на Красной площади состоялись похороны 229 жертв – солдат и красногвардейцев, убитых в дни военного противостояния 28 октября – 3 ноября. В этот день трамваи не работали.

Совет комиссаров по городскому хозяйству и самоуправлению, назначенный военно-революционным комитетом для восстановления деятельности городских учреждений и предприятий, предложил всем городским служащим оставаться на местах и продолжать свою деятельность.

16 ноября рабочие трамвайных парков, которые одни из самых первых среди городских рабочих признали власть военно-революционного комитета, решили организовать собственное трамвайное управление без участия инженеров. В ответ на это заведующий Московскими городскими железными дорогами, инженер М.К. Поливанов сложил с себя свои полномочия. Новое трамвайное управление получило название «Рабочего коллектива городских железных дорог» и выделилось из Центрального союза низших городских служащих. Заведование отдельными службами было поручено образованным в каждой из них Местным Комитетом, избранным из числа рабочих. Сначала функции Рабочего коллектива и Местных комитетов служб не были строго определены и разграничены, вследствие чего деятельность их шла автономно и не согласованно.

В ноябре 1917 г. ожидалось прибытие через Архангельск морем первой партии новых трамвайных вагонов, заказанных городской управой в Англии и США. В связи с Октябрьским переворотом английские и американские вагоностроительные заводы аннулировали заказы на новые трамвайные вагоны для Москвы. Они так и не прибыли и были перенаправлены в другие страны, получив прозвище «московских вагонов».

С 21 ноября трамвайное движение стало сокращаться. Одним из первых был закрыт трамвайный маршрут № 30 (Спасско-Кожевническая). Забастовка трамвайных инженеров и техников, начавшаяся в самом конце ноября, сразу же дезорганизовала работу городского трамвая. По этой причине трамвайное движение до конца 1917 г. носило беспорядочный характер, так как в службе движения перестали работать инженеры-движенцы.

Новому трамвайному управлению достался почти разваленный подвижной состав, пустая касса и полное отсутствие квалифицированных техников. Вся трамвайная выручка перестала поступать в городскую кассу и стала распределяться между рабочими парков и мастерских. Уже в начале декабря многие кондукторы, метельщицы и стрелочницы перестали получать жалование, поскольку из-за сокращения трамвайного движения резко снизилась выручка.

18 ноября делегатское собрание высших служащих городских предприятий выдвинуло к ВРК требования о восстановлении деятельности демократически избранной думы, свободных выборах в Учредительное Собрание с угрозой провести забастовку при невыполнении их требований. Они решили объявить забастовку, которую чуть позже стали называть саботажем.

3 декабря состоялась всегородская манифестация в защиту Учредительного собрания, которая прошествовала от Красной площади к Миусскому трамвайному парку до здания университета Шанявского (ныне главное здание РГГУ), где временно находилась распушенная ВРК городская дума. В ней участвовали рабочие, солдаты, студенты. Во время шествия с Красной площади на Воскресенскую площадь произошло столкновение манифестантов с красногвардейцами и вагоновожатыми трамвая. Последние настойчиво требовали пропустить вагоны на Красную площадь, и под натиском вооруженных красногвардейцев им удалось пробиться на вагонах сквозь толпу манифестантов. К манифестантам пыталась присоеди-

ниться делегация рабочих Сокольнических вагоноремонтных мастерских, принадлежавшая преимущественно к партии эсеров. Но она была задержана красногвардейцами на Сокольническом кругу.

5 декабря началась забастовка высших городских служащих. На следующий же день начались аресты наиболее известных ее организаторов.

В ноябре-декабре 1917 г. Москву покинуло более 250 тыс. ее жителей, что также привело к снижению перевозок на трамвае. Почти одновременно прекратилось снабжение трамвайной электростанции нефтью и углем. Все это привело к ухудшению к концу года общего технического и финансового состояния трамвайного хозяйства, которое в следующем году стало еще более критическим. В 1917 г., несмотря на две революции, трамвай в Москве не работал 23 дня: 5 дней в марте и два раза по 9 дней в октябре и ноябре. Если в 1916 г. московский трамвай перевез 395.740,8 тыс. пассажиров, в 1917 г. – 288.902,9 тыс., то в 1918 г. – 236.490,9 тыс.

Трамвай в Орле, в отличие от Петрограда и Москвы, принадлежал бельгийскому трамвайному обществу. Из-за отсутствия запасов топлива на трамвайной электростанции трамвай в Орле не работал несколько дней в конце декабря 1916 г. и в январе 1917 г. Трамваи стояли с 14 февраля по 17 марта 1917 г.:

«Со вчерашнего дня после довольно долгого «отдыха» на улицах появились вагоны трамвая. Движение происходило только лишь по линии Ильинка – Вокзал. Остальные линии спешно очищаются» (Орловский вестник. 1917. 18 марта).

Движение по остальным линиям открылось лишь 21 марта 1917 г.

В мае 1917 г. служащие трамвая потребовали от администрации повышения жалованья из-за растущей дороговизны жизни. Администрация решила найти эти дополнительные деньги, повысив стоимость проезда на трамвае, и обратилась с соответствующим ходатайством в городскую думу. Дума решила трамвайный тариф не повышать, а выделить городской управе 9 тыс. рублей на тот случай, если трамвайные служащие будут настаивать на повышении своей зарплаты. Последним пришел на помощь Совет рабочих и солдатских депутатов, который к этому времени действовал в городе. Он поднял этот вопрос в городской думе и поддержал требования служащих. На повышение жалованья необходимо было выделить 15.000 рублей, а взять их можно было только либо повысив

тариф на электроэнергию, либо на проезд в трамвае. Решение думы по этому вопросу, принятое 12 июня 1917 г., было следующим:

1. Признавая требования рабочих, предъявленных 6 июня, справедливыми, дума считает, что они должны быть администрацией трамвая удовлетворены. Начиная с 6 июня жалование рабочих и служащим должно быть выплачено по требуемой последними расценке.

2. 10.000 рублей, выданные управой трамваю на удовлетворение первых требований рабочих, должны быть возвращены в кассу управы.

3. Дума избирает временную комиссию для контроля над трамваем. Эта комиссия выплачивает рабочим по требуемой при расценке из выручки трамвая. Через месяц она должна представить думе отчет о финансовом и техническом положении трамвая, и дума на основании доклада решит вопрос о необходимости в повышении обложения электрической энергии и вообще вопросы, связанные с регулированием движения и конфликта с рабочими» (Орловский вестник. 1917. 15 июня).

Дирекции трамвая ничего не оставалось иного, как согласиться с таким решением. 30 июня состоялось соединенное заседание трамвайной и юридической комиссий городской думы, в котором приняли участие директор трамвая Бюссер (он был назначен на эту должность весной 1916 г. и прибыл в Орел из Белграда, где заведовал до этого тамошним трамваем; после захвата австрийцами Белграда находился в плену, но был по возрасту отпущен; он не владел русским языком и общался через переводчика, к тому же был поэтом и печатал свои стихи в парижской газете «Figaro») и городской инженер Рюмин. Соглашения между городом и администрацией трамвая достигнуто не было, и вопрос остался открытым.

В ответ трамвайные служащие заявили, что, если им до 13 июля не будет выплачена доплата, то они прекратят работу. В конце концов, было решено все же повысить тариф на электроэнергию, за счет чего и намечалось покрыть прибавки к жалованью. С 18 июля тариф был повышен на шестимесячный срок.

В ходе этого первого конфликта города с трамвайной администрацией стали раздаваться голоса в пользу муниципализации трамвая. Так как уже наступил срок возможного выкупа предприятия городом, трамвайная комиссия при городской думе в своем заседании 13 сентября 1917 г. решила провести полную инвентаризацию

трамвайного хозяйства и изучить все отчеты трамвайного управления и обязала его исправить испортившуюся мостовую по всем линиям, исправить деревянный настил на Мариинском и Александровском мостах. В целях экономии топлива 10 октября были ликвидированы некоторые трамвайные остановки (на Вокзальной линии – первая и третья от вокзала, у гостиницы «Саратов», у городской управы и городской аптеки, против Николаевской гимназии, почты и окружного суда; на Новосильской улице – вторая от конца, у Алексеевского, Кожинского и Кузнечного переулков, 2-й и 3-й Курских улицах; по Кромской – между 1-й и 2-й Посадскими, у 3-й Посадской, две – на Кромской площади; две остановки по линии 2-я Курская-монастырь).

Продолжавшаяся инфляция вынудила город и трамвай повысить трамвайный тариф с 1 декабря 1917 г. на 100% на основании закона от 17 августа 1917 г. – билет за одну станцию стал стоить 10 копеек, а за две – 20 копеек. В январе 1918 г. топливный кризис вновь обострился, и управа решила ограничить движение трамвая с 8 часов утра до 5 часов вечера, вечером и ночью электростанция обеспечивала только освещение. С 17 февраля 1918 г. (по новому стилю; он был введен с 1 февраля) трамвайный тариф был повышен до 15 копеек за одну и 30 копеек за две станции.

Тем временем в ночь на 25 ноября 1917 г. власть в городе перешла ко вновь избранному военно-революционному комитету, который действовал от имени Совета рабочих и солдатских депутатов. Одновременно с ними продолжали функционировать городская дума и городская управа, а многие гласные думы являлись одновременно членами Совета и ВРК. ВРК был упразднен в конце января 1918 г. и вместо него стал функционировать новый исполком Совета рабочих и солдатских депутатов во главе с председателем Квапинским. Приблизительно 25 января 1918 г. фактическое управление трамваем перешло к Заводскому Комитету при Орловском трамвае, который стал распоряжаться финансами трамвая и выдавать зарплату служащим из выручки. При этом еще некоторое время существовала дирекция трамвая, которая уже не имела никакой власти. 7 (21) февраля 1918 г. городская управа была распущена и преобразована в городской комиссариат, а на следующий день была распущена и городская дума. Вся власть перешла в руки исполкома Совета рабочих и солдатских депутатов. Одновременно

прекратила свою деятельность и дирекция трамвайного общества, и полномочным хозяином трамвая стал заводской комитет. Фактически произошла муниципализация трамвая, и он был подчинен Комиссариату по делам местного хозяйства во главе с А.С. Антипенковым. Бельгийская концессия на орловский трамвай, таким образом, закончилась без всякого выкупа благодаря исключительно революционным событиям.

В 1916 г. орловский трамвай перевез 8.634 тыс. пассажиров, в 1917 г. – 9.839 тыс., в 1918 г. – 10.449 тыс.

Трамвай в Севастополе. Это трамвайное предприятие также принадлежало бельгийским концессионерам. К началу 1917 г. в городской думе был поднят вопрос об увеличении срока трамвайной концессии (о чем стало просить Бельгийское общество) и возможности выкупа городом трамвайного предприятия (на чем настаивали некоторые гласные думы; срок выкупа наступал в 1918 г.). В качестве компенсации за продление срока концессии бельгийцы обещали расширить и замостить улицы по кольцу города (для второй колеи Круговой линии), построить второй путепровод над железнодорожными путями для соединения городской трамвайной сети с Корабельной стороной, удвоить пути на Вокзальной и Круговой линиях (за счет среза тротуаров и деревьев), приобрести 10 новых вагонов трамвая, расширить городскую электростанцию. Для этого нужно было заключить новый договор. Обсуждение этого вопроса во всех заинтересованных учреждениях шло весь декабрь 1916 г. и январь-февраль 1917 г. Предлагалось, в частности, отменить изолированные линии трамвая и ввести маршрутное, беспересадочное движение вагонов с одного конца города на другой через городское кольцо.

В начале января 1917 г. представители технического надзора городской управы осмотрели все улицы городского кольца на предмет их расширения для второй колеи до 5 саженей (урезки тротуаров и расширения мостовых). Комиссия решила, что прокладка второй колеи трамвая по кольцу города возможна и необходима для городских нужд. В ответ на такое предложение тогдашние «экологи» выступили против вырубki деревьев на ряде участков центральных улиц и предложили проложить разгрузочную трамвайную линию по оси центрального городского холма – от Новосильцевой площади (ныне Ушакова) по Чесменской (ныне Советской), Адмиральской

(Фрунзе), Синопской, Чесменской и Мичманскому спуску до Екатерининской (Ленина).

В конце февраля 1917 г. появился еще один вариант расширения сети в связи с постройкой Южнобережной железной дороги (Севастополь – Ялта). Вокзал этой дороги предполагалось соорудить на Сенной площади (ныне район хлебозавода на ул. Гоголя). К новому вокзалу предполагалось продлить по Новороссийской и Георгиевской улицам Артиллерийскую линию трамвая.

Но ни то, ни другое предложение думой так принято и не было.

Накануне февральской революции в севастопольской газете «Крымский вестник» появилось письмо одного из местных инженеров, в котором с горечью говорилось о наболевших проблемах севастопольского трамвая:

«Наш трамвай все ругают – во всем Севастополе не найдется, вероятно, ни одного обывателя, который был бы удовлетворен севастопольским трамваем. Совершенно общепризнанное мнение севастопольцев о трамвае резюмируется следующим образом: «Наш трамвай никуда не годится, вот симферопольский трамвай – прелесть; новые вагоны, хорошие пути, дуга вместо ролика. Вот одесский трамвай еще лучше, даже евпаторийский трамвай очень хорош». Довольно раз в день проехать Круговой, чтобы непременно услышать вышеприведенный разговор.

Не останавливаясь на том, насколько основательно такое мнение севастопольцев о своем трамвае, я укажу только на то, что даже некоторые гласные нашей думы вполне с этим согласны. Наши вагоны «отвратительные, неудобные, гремящие на весь город коробки, они ползут изредка и спотыкаются у каждого архаической конструкции разъезда».

И вот на фоне этой всеобщей неудовлетворенности трамваем появляется вопрос о его коренном переустройстве – предполагается пустить в обращение новые вагоны, двойными путями предполагается вовсе устранить всякие разъезды; новые вагоны по новым путям пойдут быстро, часто и плавно без ударов на разбитых стыках, без «грома на весь город». Новый трамвай можно устроить так, что Симферополь, Евпатория, а может быть, даже и Одесса нам будут завидовать...

Казалось бы, что при всеобщей неудовлетворенности старым трамваем, мысль о новом трамвае должна бы была встретить всеобщее одобрение и желание скорейшего ее проведения в жизнь.

Но не тут-то было: оказывается, что все эти новые проекты – это излишняя, никому ненужная роскошь, а само переустройство трамвая было бы коренной ошибкой, так как расширение Екатерининской улицы затруднит для пешеходов (особенно стариков и детей) переход с одного ее тротуара на другой и проезд по ней извозчиков. Оказывается, что стоит увеличить еще более число разъездов, и все дело будет в шляпе на долгие годы; оказывается, что о трамвае даже вовсе не следует думать, а необходимо заняться замощением Артиллерийской слободки.

Не знаешь, право, чему больше удивляться, нашей непоследовательности или нашему полному презрению к Севастополю?

Ругать трамвай и не хотеть его переустройства – это непоследовательность, а утверждать, что два лишних разъезда и увеличенная емкость вагона достаточны для Севастополя на многие годы – это презрение к Севастополю» (Крымский вестник. 1917. 28 февраля. С. 3).

К этому времени переполнение трамвайных вагонов пассажирами стало критическим. На Круговой линии зимой приходилось пускать вагоны с прицепами в направлении Нахимовский проспект – Морская – Екатерининская.

После победы февральской революции в Севастополе произошли некоторые изменения в городской власти; стал иметь большую власть совет рабочих, солдатских и флотских депутатов. Черноморским флотом стал командовать адмирал Колчак, который сдал флот уже 6 июня. 18 июня город посетила «бабушка» русской революции Е.К. Брешко-Брешковская. 16 июля 1917 г. состоялись первые демократические выборы в городскую думу.

В июне 1917 г. в связи с инфляцией управление трамвая ходатайствовало перед городской управой о повышении трамвайного тарифа с 5 до 10 копеек за одну линию, с 9 до 18 копеек за пересадку на вторую линию и до 20 копеек за три пересадки. Такое повышение было необходимо для покрытия эксплуатационных расходов трамвая, в т.ч. и для увеличения зарплаты служащим. Социал-демократы и социал-революционеры выступили против повышения тарифа (по этому поводу 5 июля в газетах была опубликована резолюция команды минного корабля «Три Святителя» против повыше-

ния), и вообще требовали срочной муниципализации трамвая. Хотя городская управа утвердила повышение тарифа с 1 июля, исполком совета отменил это решение с 7 июля, с которым согласилась и дума. В этом проявлялось влияние двоевластия в городе даже на такие мелкие вопросы, как трамвайные дела. В день выборов в городскую думу 16 июля 1917 г. на трамваях и трамвайных проводах были развешены избирательные плакаты всех политических партий. На выборах победили социал-революционеры, составившие большинство гласных думы (их возглавлял С.А. Никонов).

Демократизация жизни коснулась и порядков на трамвае. Вагоны ходили переполненными, перестали выполняться многие прежние правила поведения, были допущены к езде в трамвае все военные:

«Нас просят обратить внимание кого следует на безобразии, творящиеся при пересадке пассажиров с Круговой на Вокзальную линию. Несмотря на уговоры кондукторов, публика переполняет вагоны, стоят на подножках, на буфере и проч. Таким образом, вместо 30 вагон идет с 70 пассажирами, что не безопасно для такой дороги, как спуск к вокзалу. Между тем публика ждет следующего вагона не желает и требует отправления вагона, очевидно, не подозревая какой опасности в таких случаях подвергаются сами же пассажиры» (Крымский вестник. 1917. 4 августа. С. 3).

«При сем объявляется постановление Военной комиссии Совета В.Р.Д от 16 августа с.г. за № 643-308, начальник штаба, контр-адмирал Саблин.

Ввиду неоднократных жалоб трамвайного общества о нарушении правил трамвайной езды, Военная комиссия постановила: 1) все воинские чины, едущие на трамваях, обязаны платить согласно существующего воинского тарифа; 2) воинские чины, едущие в штатском платье, платят по общему гражданскому тарифу; 3) на трамваях должно быть определенное количество пассажиров, и сверх комплекта никто не имеет права садиться; 4) трамвайное общество должно позаботиться, чтобы на трамваях с полным количеством пассажиров вывешивалась условная табличка; 5) число пассажиров должно быть точно установлено, принимая во внимание, что езда на подножках недопустима» (Известия Севастопольского Совета военных и рабочих депутатов. 1917. 10 сентября. С. 4).

В связи с принятием 7 сентября 1917 г. Временным правительством закона о иностранных концессионерах, трамвайное управле-

ние обратилось в городскую управу с письмом, в котором на основании этого нового закона можно было повышать трамвайный тариф. Общество хотело повысить его по одной линии до 10 коп., по двум – до 18 коп., по Корабельной линии – до 16 коп., по трем линиям – до 20 коп.. В это время вагоновожатый получал зарплату 160 рублей.

Дума согласия на повышение тарифа не дала. Она выработала свой тариф: проезд по одной линии – 10 коп., по двум – 12 коп. и по трем линиям – 13 коп.; для солдат, матросов и учащихся плата за проезд по одной линии 6 коп., по двум – 8 коп. и по трем линиям – 10 коп. Новый тариф, несмотря на сопротивление гласных думы, был принят и введен в действие с 18 октября 1917 г. С повышением тарифа вагоны трамвая значительно опустели. 24 октября, накануне революции в Петрограде, на Вокзальном спуске произошла трамвайная катастрофа.

26 октября в Севастополь пришла весть о низвержении Временного правительства. Исполком Севастопольского Совета рабочих и солдатских депутатов образовал временный революционный комитет и постановил взять власть в свои руки. 27 октября в городе по этому поводу состоялась грандиозная манифестация матросов, солдат и рабочих.

Через несколько дней после этого союз служащих трамвая предъявил управлению трамвая требование об увеличении зарплаты, для чего вновь было необходимо повышать трамвайный тариф, против чего возражали как социалистическая городская дума, так и исполком совета военных и рабочих депутатов.

12 ноября в Киеве был обнародован универсал об образовании Украинской Народной Республики, и в этот же день на Нахимовской площади в Севастополе состоялась манифестация матросов и солдат; все суда были разукрашены украинскими флагами; на Черноморском флоте была образована украинская рада флота и началась украинизация флота.

16 ноября городская дума отказалась признавать власть Совнаркома и высказалась, что будет признавать только правительство, которое будет избрано Учредительным собранием. На 28 ноября исполком совета военных и рабочих депутатов назначил всегородскую манифестацию в поддержку Учредительного собрания. В этот

день с 12 часов дня до 6 часов вечера трамвайное движение было прекращено:

«28 ноября Севастополь проявил тот революционный энтузиазм, которым так были прекрасны первые дни великой революции в марте. Уже с утра в городе царило необычное оживление. Работы прекращены во всем городе. Магазины, учебные заведения закрыты... Город расцвечился флагами. На судах сигналы: «Да здравствует Учредительное Собрание!» и «Вся власть Учредительному Собранию!». Вагоны электрички весело бегут, украшенные красными флагами». (Известия Севастопольского совета военных и рабочих депутатов. – 1917. – 30 ноября. – С. 1)

В ноябре 1917 г. на трамвае было продано 935.344 билетов, в т.ч. по Вокзальной линии 1.215.598, Круговой – 476.498, Артиллерийской – 147.745, Корабельной – 164.089, Лагерной – 1.414; выручка по трамваю составила 89.311 рублей (в т.ч. по Вокзальной линии – 14.619, Круговой – 45.198, Артиллерийской – 13.853, Корабельной – 15.513, Лагерной – 125 рублей).

В конце 1917г. севастопольский трамвай располагал следующим инвентарем: Корабельный трамвайный парк с ремонтными мастерскими на участке 10.230 кв.м (с угольным складом; электростанцией с дизелями 600 и 300 л.с.); Городской трамвайный парк на Колодезной площади на участке в 1400 кв. м; 18 открытых моторных вагонов с моторами АЭГ и 6 открытых моторных вагонов с моторами системы Валкер; 12 прицепных открытых вагонов и 1 платформа для перевозки грузов; путь одноколейный с разъездами (по оси улиц): по Вокзальной линии 1680 м, Круговой – 3720 м, Артиллерийской – 2405 м, Лагерной – 1250 м, Корабельной – 2505 м, путь к Корабельному парку – желобчатых рельс 255 м и виньольевских 556 м, линия для подачи железнодорожных вагонов к угольному складу электростанции – 310 м, путь к Городскому парку и в самом парке (с поворотным кругом; из виньольевских рельсов) – 543 м; контактная сеть сечением 50 кв.мм: на Круговой линии – 4360 м, Вокзальной – 2800 м, Артиллерийской – 2646 м, Лагерной – 1356 м, Корабельной – 2505 м; отсасывающие фидеры 50кв.мм – 5700м и 80 кв.мм – 1450 мм; питающие фидеры – 9195 м.

С 10 декабря 1917 г. трамвай стал курсировать по зимнему расписанию – с 7 часов утра до 11 часов вечера. Лагерная линия уже не работала.

15 декабря и в ночь на 16 декабря в Севастополе вооруженными матросами были расстреляны офицеры, находившиеся в тюрьме морского ведомства. С утра они обыскивали многих офицеров на улицах и к полудню расстреляли 29 морских офицеров, которые, как они считали, сотрудничали с царским правительством; их трупы были сброшены в море. Ни городская дума, ни исполком совета не смогли остановить этот самосуд. В связи с кризисом власти в 3 часа дня 16 декабря на объединенном заседании представителей судебных и береговых частей и президиумов исполкома совета и Центрофлота был избран постоянный военно-революционный комитет во главе с Ю.П. Гавеном, который принял меры по наведению порядка в городе; город был закрыт для въезда и выезда. 17 декабря в церквях города шли службы по убитым офицерам.

«Кровавый туман стоит над Севастополем – безумие и ужас воцарились в нем. Десятки наших сограждан арестованы и брошены в тюрьму. Немалая их уже часть расстреляна без следствия, без суда, даже без предъявления им каких бы то ни было обвинений. В революционном Севастополе граждан казнят сейчас так же, как и в царское время, даже более просто и безцеремонно – казнят самосудом. Это – оскорбление революции, это – позор для нее, это – ее гибель. Мы протестуем против этого злого и преступного дела, несомненно и неизбежно ведущего к гибели нашу бедную страну» (Крымский вестник. 1917. 25 декабря. С. 3).

25 декабря 1917 г., в день Рождества Христова, трамвай не работал, а на следующий день он начал курсировать в 12 часов дня.

С середины декабря по конец января в городе сосуществовали совет военных и рабочих депутатов (его исполком возглавлял Н.А. Пожаров) и военно-революционный комитет (его возглавлял Ю.П. Гавен), который отвечал за борьбу с контрреволюцией. В конце января 1918 г. городская управа начала обсуждение вопроса о муниципализации севастопольского трамвая (26 января 1918 г. декретом СНК Советской России иностранные акционерные капиталы национализировались). Предполагалось после передачи имущества трамвая городу расширить и улучшить работу предприятия путем выпуска нового облигационного займа. Трамвай был национализирован и муниципализирован в начале февраля.

В 1916 г. севастопольский трамвай перевез 7.936 тыс. пассажи-ров, в 1917 г. – 12.384 тыс., в 1918 г. – 10.934 тыс.

Трамвай в Симферополе. Это трамвайное предприятие также принадлежало бельгийским концессионерам, но, в отличие от севастопольского и орловского, которые были построены в 1898 г., сооружено в 1914-15 гг. Таких подробных сведений о его работе в 1917 г., как о предыдущих предприятиях, найти не удалось, кроме некоторых обрывочных данных.

В 1916 г. по трем трамвайным линиям (Вокзальной, Бетлингвской, Севастопольско-Феодосийской) курсировали 17 моторных вагонов с 4 прицепами. В 1917 г. из Одессы в Симферополь прибыли 6 вагонов конки, которые в местных мастерских были переделаны в прицепные.

В 1917 г. из-за нехватки и подорожания топлива с 19 сентября пришлось удвоить трамвайный тариф с 5 до 10 коп., а 5 января 1918 г. довести стоимость прямого билета до 15 копеек, а пересадочного до 20.

23 января 1918 г. декретом военно-революционного комитета Симферополя трамвай был национализирован и объявлен собственностью Российской республики, а управление предприятием передано из рук директора Бернара в руки заводского комитета (комиссаром трамвая назначен рабочий Новицкий). Акт о передаче трамвая городскому самоуправлению был подписан Бернаром 20 февраля 1918 г., после чего он уехал вместе с инженером Винкенбошем в Бельгию.

В 1916 г. симферопольский трамвай перевез 8.820 тыс. пассажиров, в 1917 г. – 9.034 тыс., в 1918 г. – 3.450 тыс.

Поступила 11 декабря 2016 г.

Первый конкурс «КРИТИК транспортных систем городов» – итоги

От научного редактора: Одной из проблем науки о транспортных системах городов и зонах их влияния является практически полное отсутствие критических статей по поводу публикаций. В связи с этим, Постоянно действующий Оргкомитет конференции «Социально экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов» 29 апреля 2016 объявил конкурс