

Источник: Таганрогская правда
Дата выпуска: 11.11.1997
Номер выпуска: 296
Заглавие: Бежит по улицам трамвай
Автор: А. Рузин

Давно уже трамвай стал неотъемлемой частью жизни нашего города. В нынешнем году ему исполнилось 65 лет. В канун 15-й годовщины великого Октября, 6 ноября 1932 года, под ликование таганрожцев от железнодорожного вокзала (ныне Таганрог-П, по Смирновскому переулку, до завода № 31 {ныне ОАО "Тавиа"}) прошел пробный трамвайный вагон. Его вел водитель Граев в сопровождении инженера И. Г. Горбанева. На всем пути жители засыпали их цветами. Регулярное движение на восьмикилометровом пути открылось 14 ноября 1932 года.

Но история трамвая в Таганроге началась гораздо раньше, 16 (29) января 1912 года состоялось заседание городской комиссии. Обсуждался вопрос устройства в городе уличного освещения и трамвая. Коренной житель Таганрога Е. А. Сфаелло, представитель французской концессии по устройству этих предприятий, вручил председателю проект договора. Представлялось целесообразным провести две трамвайные линии. Первая - вокзал-крепость по Николаевской (ул. Фрунзе) улице, Коммерческому (пер. Украинскому) переулку и Петровской (ул. Ленина) – протяженность 3,5 версты (3,7 км) и вторая - от Николаевской улицы по Кампенгаузенскому (пер. Спартаковский и Комсомольский) переулку до Карантина (территория нынешнего ОАО «Тавиа») - 5 верст (5,3 км). Проект остался неосуществленным.

Только при советской власти, 19 ноября 1930 года, было создано акционерное общество по сооружению трамвая. В оргбюро вошли представители крупных заводов. Во главе его стал председатель горсовета Алейников. Эскизный проект Москва утвердила в июне 1931 года, и под руководством председателя горисполкома В. И. Газина были начаты работы по подготовке строительства первой очереди. На эти цели было выделено 2,5 миллиона рублей. Само строительство началось 1 июня 1932 года под руководством инженера И. Г. Горбанева. Прибывший весной 1932 года на пост первого секретаря горкома партии С. Х. Варданиан взял сооружение трамвая под свой личный контроль. Так через четыре с половиной месяца в Таганроге началось его регулярное движение.

В следующем году проложили линию от вокзала по ул. Фрунзе до Старого базара (Октябрьская площадь), где было устроено кольцо.

Перед войной в городе уже имелось 29 км трамвайных путей, функционировало 5 маршрутов, 57 вагонов ежегодно перевозили 42 миллиона пассажиров. Все маршруты, кроме 1-го (Октябрьская площадь – завод им. Димитрова), были однопутными с разъездами через, несколько остановок.

Во время оккупации города фашистами трамвайному хозяйству был нанесен значительный ущерб. И все же после освобождения, уже 12 февраля 1944 года по улицам города прошёл первый трамвай. Его вела М. П. Зеленина. Пассажиров стали перевозить 31 моторный вагон серии Х и 29 прицепов серии М. Позже к этим вагонам добавились моторные КТМ и прицепы КТП, затем КТМ-2 и КТП-2. С появлением новых четырехосных вагонов Усть-Катавского завода им. С.М. Кирова серии КТМ-5мЗ, к 1981 году, весь парк был заменен ими.

До постройки вокзала Таганрог-1 только поезд «Ростов-Харьков» заходил в Таганрог, остальные были пригородными. Поезда же дальнего следования останавливались на станции Марцево. Поэтому возникла потребность в трамвае на Марцево. Перед войной 5-й маршрут, заканчивавшийся у 5-й горбольницы (ныне БСМП), начали продлевать до Марцево, но довели только до завода «Красный гидропресс». После войны эта работа была продолжена, но лишь до 360-го завода (ныне «Прибой»). До Марцево трамвай так и не дошел.

В послевоенный период непрерывно велось совершенствование трамвайных ли-

ний. В 1957 году закончилась модернизация всех вагонов старого типа, В 1950-е годы кольцо с Октябрьской площади перенесли в Украинский переулок и на ул. Свердлова, а еще через два десятка лет рельсовый путь переведен в Тургеневский переулок. В период всесоюзной кампании вытеснения трамвая, как создающего слишком большой шум, с центральных улиц убрали его и в Таганроге, с ул. Ленина от Клубного проезда до ул. Дзержинского.

В 1960-е годы началось сооружение путей по ул. К.Либкнехта. И в 1970 году открылось движение трамвае по новой линии. Введены в эксплуатацию подстанция на территории депо, новая диспетчерская на ул. Р. Люксёмбург, построено общежитие для работников ТТУ на 216 мест. Наконец в День города, 13 сентября нынешнего года, вступил в строй двухпутный участок по ул. Морозова.

Правда, не все проекты осуществились. Не суждено было сбыться разработанному в 1967 году проекту трамвайной линии от заводов комбайнового и им. Димитрова; по ул. Спортивной, которая должна была быть расширена до 17 метров, в жилмассив Русские поле. Не осуществлен и проект переноса трамвайных путей с ул. Дзержинского на ул. Мало-Почтовую, с выходом по Автодоровскому переулку на ул. Ленина.

Сегодня инвентарный парк ТТУ насчитывает 79 вагонов, 6 из которых новейшей серии 71--608к Усть-Катавского завода. Общая протяженность девяти маршрутов около 46 км, на которые ежедневно выходит 60 трамваев, чью работу обеспечивают 8 тяговых подстанций.

А 20 лет тому назад, 25 декабря 1977 года, к трамваю присоединился более комфортабельный, бесшумный, однако явно уступающий ему по провозной способности, троллейбус. Но его история -- это уже тема другого материала