

Город Новороссийск был основан в 1838 году на берегу вытянутой Цемесской бухты. Шла Кавказская война, и порт имел сугубо военное назначение, рассматриваясь как форпост против местных племён и стоявшей за ними Османской империи. Значение Новороссийска, несмотря на его тяжёлый климат и свирепые зимние шторма, резко выросло во второй половине XIX века, после окончания Кавказской войны, когда он стал рассматриваться как торговый порт. В 1888 году в город к порту со стороны Екатеринодара (Краснодара) пришла железная дорога.



К этому времени уже разросшийся Новороссийск расположился подковой на берегах Цемесской бухты. Центром этой подковы стал порт с большим количеством подъездных путей. Западная сторона города стала достаточно быстро складываться в портовый город с морским вокзалом, гостиницами, парками, магазинами. В восточной стороне стали возникать крупные портовые сооружения, был выстроен один из самых крупных в то время в России элеваторов, с 1882 года началось производство цемента, благо из пригодного для этого мергеля сложены все окружающие горы. На склонах хребта стали возникать рабочие посёлки, носившие по местной традиции мужские имена — Кирилловка, Мефодиевка, Глебовка, Борисовка и другие. Западная сторона города называлась первой частью, а восточная сторона — второй частью, и эти наименования сохранились в обиходе до середины 1960-х годов.

Строительство железной дороги, разделившей жилые и производственные территории, а также, в первую очередь, географические и ландшафтные особенности застройки города породили проблему сообщения между первой и второй частями Новороссийска и внутри них. Ежедневно очень большому количеству людей приходилось преодолевать приличное расстояние, и большинство было вынуждено делать это пешком. Частный извоз не мог удовлетворить всех желающих и был не по карману большинству жителей. С ростом морских и железнодорожных перевозок преодолевать растущие железнодорожные ветки, ведущие от вокзала в порт, становилось всё сложнее и сложнее.

В 1910-х годах между двумя берегами Цемесской бухты было налажено катерное сообщение. Катерам железная дорога уже не мешала, но у них имелись свои недостатки — невысокая скорость хода, сезонность работы и зависимость от погодных условий. Тем не менее, на протяжении десятков лет этот вид

новороссийского городского транспорта то и дело возобновлялся после очередного исчезновения то из-за войн, то из-за политических и экономических потрясений. А горожане десятками лет мечтали о быстром и в то же время доступном большинству сухопутном городском транспорте.

Идея пуска трамвая витала в воздухе ещё с начала XX века, но на пути её осуществления стояло два непреодолимых препятствия — отсутствие денег у города и ведущие в порт от железнодорожного вокзала многочисленные железнодорожные пути, пересекались с которыми трамвай в одном уровне не мог. Тем не менее, в деле обзаведения городским рельсовым транспортом во время Первой мировой войны стал назревать перелом в лучшую сторону.

Владикавказская железная дорога, видя большую потребность в пассажироперевозках, решила прийти на помощь горожанам и наметила начать пассажирское движение поездов от железнодорожного вокзала до Каботажного мола в восточной части порта, используя для этого уже существующие железнодорожные ветки. Планировалось отправление восьми пар поездов в день за относительно умеренную плату — 10 копеек с человека (извозчики, случалось, требовали, особенно с приехавших поездами, от трёх до пяти рублей). Опыт пассажирского движения по этим путям уже имелся — ещё в 1900-х годах пассажирские вагоны подавались прямо к причалу для пересадки с корабля на поезд и обратно.

И вот, казалось, уже приближается день, когда все проблемы должны были решиться, но... Информация о том, что железнодорожное сообщение между вокзалом и портом начнётся на днях, было опубликовано в екатеринодарской газете 17 (30) октября 1917 года — за восемь дней до большевистского переворота в Петрограде. И хотя в то время политические изменения в провинции свершались с некоторым запозданием по сравнению со столицами, уже через десять дней, 27 октября (9 ноября) волна переворота достигла и Новороссийска, и город на два с лишним года погрузился в пучину Гражданской войны. Начала ли работу городская, точнее, вокзально-портовая, железная дорога, теперь сказать трудно, если вообще возможно, но если регулярное пассажирское сообщение и началось, то длилось оно, видимо, совсем недолго. Впрочем, независимо от ответа на этот вопрос, думается, что проект заключал в себе два серьёзных недостатка — во-первых, для прохода пассажирских поездов потребовалось бы держать свободные пути, что вряд ли бы обрадовало судовладельцев и портовиков, и, во-вторых, эта система с первой частью города связи всё равно бы не обеспечила — жителям города ещё предстояло как-то добираться до стоящего далеко от жилых кварталов первой части железнодорожного вокзала.

Вновь эта идея была озвучена на страницах теперь уже областной прессы в 1923 году. Планировалось пустить от вокзала к порту пассажирские моториссы с бензиновыми двигателями. Впрочем, эта идея осталась лишь на бумаге — разруха, наступившая как следствие гражданской войны, ставила крест и на более

реалистичных идеях. Кроме того, не был решён вопрос о связи вокзала с первой частью города. Решение вопроса о городском транспорте для Новороссийска было отложено ещё на десяток с лишним лет.

В годы первых пятилеток Новороссийск существенно прибавил в своём промышленном развитии. На восточной стороне разрослись ставшие крупнейшими предприятиями города цементные заводы — развившийся с дореволюционных времён «Пролетарий» и построенный уже в годы первых пятилеток «Октябрь» (в остальных местах на Черноморском побережье Кавказа производство цемента ради здоровья отдыхающих граждан к этому времени уже свернули), механический завод «Красный двигатель», судоремонтный завод, электростанция (НоворЭС). Однако, невзирая на рост промышленности и масштабов морских перевозок, транспортная проблема никуда не делась и продолжала обостряться. Протянуть трамвай в западную часть города в тех условиях было всё равно невозможно, но проблему решили преодолевать по частям. С этой целью на первых порах линию спроектировали целиком в восточной части Новороссийска, планируя в дальнейшем устроить эстакаду, чтобы связать район вокзала с западной частью.

Торжественное открытие первой трамвайной линии в Новороссийске состоялось 30 мая 1934 года при большом стечении народа в присутствии тогдашнего руководства города — первого секретаря горкома ВКП(б) Алейникова и председателя горсовета Захарова. На следующий день, 31 мая, трамвай начал работать. На линии ходили доставленные в город по морю вагоны Мытищинского вагоностроительного завода — шесть моторных типа Х (№ 1-6) и три прицепных типа М (№ 01-03).

Трамвайная линия пересекла вторую часть города от цементных заводов до железной дороги. В первоначальном варианте двухпутный участок шёл к центру

города по Сухумскому шоссе от цементного завода «Пролетарий» (на конечной был оборудован разъезд, заканчивавшийся тупиком) и после преодоления достаточно крутого подъёма выходил на стыкующуюся с шоссе под острым углом улицу Татьянинскую (вскоре переименованную в Куйбышева) возле Дома Ударника (трёхэтажный П-образный в плане жилой дом для стахановцев-цементников). Строительство трамвая на этом участке оказалось, пожалуй, самым сложным — пересекающую склон горы улицу перерезали спускающиеся с гор многочисленные овраги-балки, по которым во время дождей и таяния снега к морю устремлялись потоки воды. Чтобы спрямить профиль пути, все балки в местах прохождения трамвая пришлось засыпать и организовать пропуск воды через трубы, а через одну из них пришлось даже перекинуть небольшой мост. По улице Куйбышева линия шла до трамвайного депо, которое располагалось в квартале, ограниченном улицами Куйбышева, Рабочей, Судостальской и Ревельской. Здесь же располагалось и управление Гортрамвая, имевшее адрес: улица Судостальская, дом № 3. Пройдя по Куйбышева вдоль забора депо, трамвай сворачивал на улицу Рабочую и спускался по ней вдоль другого забора к Судостальской (на углу Рабочей и Судостальской находились въездные ворота в депо). В депо с восточной ветви линии вела единственная на всей системе левая стрелка (все остальные были правыми), которая имела ручное управление, напоминая этим железнодорожные. В обычное время по линии курсировали одиночные моторные вагоны, к которым в пиковое время цепляли прицепные. Но если одиночный вагон в непиковое время вдруг оказывался переполнен пассажирами, то, следуя мимо депо, он мог заехать туда прямо с пассажирами, чтобы взять прицеп и разместить их с большим комфортом. После депо следовал поворот направо на Судостальскую, по которой трамвай шёл в западном направлении до так называемой Нефтяной балки — незастроенного жилыми строениями участка промзоны, где располагалось нефтехранилище (ныне это самый западный участок улицы Судостальской). После улицы Судостальской линия становилась однопутной и поворачивала налево на улицу Сакко и Ванцетти, упиравшуюся в портовые подъездные пути. Перед железнодорожными рельсами трамвайные пути расходились. Идущий от «Пролетария» трамвай сворачивал направо на улицу Пролетарскую. Пройдя по ней три квартала с небольшим подъёмом и миновав перекрёстки с улицами Робеспьера и Пушкинской, однопутная линия поворачивала налево на улицу Ремесленную (Михаила Борисова) и, миновав перекрёсток с короткой улицей Лермонтова, на следующем квартале после достаточно крутого спуска делала левый поворот на улицу Почтовую (Тихоступа). По ней трамвай возвращался обратно к улице Сакко и Ванцетти, где располагалась его официальная конечная остановка «Интерклуб» И хотя Интерклуб (впоследствии — Клуб имени Сталина) находился в портовой зоне, на весьма порядочном удалении от этого места, его, видимо, сочли единственным достойным упоминания объектом, хотя с таким же успехом конечную можно было бы назвать «Железнодорожный вокзал», благо до него было даже несколько ближе, или «Шиферный завод „Коммунар“», проходная которого находилась совсем рядом с трамвайной линией. Три квартала, огибаемые трамвайной линией и состоявшие по большей части из элитных по тем временам ведомственных жилых домов, возведённых в 20-30-е годы, вскоре получили в городе прозвище «Трамвайка». В дальнейшем же словом «трамвайка» уже с маленькой буквы начали

называть сам трамвай, и это название в женском роде сохранялось за новороссийским трамваем в обиходе всё время его существования.

Уже вскоре после завершения строительства трамвая систему начали дорабатывать и по возможности развивать. Столь растянутое по времени строительство объяснялось тем, что НоворЭС ещё сразу не могла давать городу столько электроэнергии и приходилось ожидать ввода в эксплуатацию её новых мощностей. В городе даже в центре в те годы почти отсутствовало электрическое уличное освещение, и поэтому вечерние митинги по случаю ли выборов в Верховный Совет, разоблачения ли очередных «врагов народа» проводились при свете факелов. Не было также средств на продолжение строительства двухпутных линий, поэтому началась достройка однопутных участков, что впоследствии сыграло роковую роль в судьбе новороссийского трамвая.

Примерно в 1936 году линия на востоке была продлена уже в однопутном варианте по Сухумскому шоссе на восток от цементного завода «Пролетарий» мимо НоворЭСа, где устроили разъезд, до аналогичного по профилю завода «Октябрь». Несколько позднее однопутную линию провели наверх, к рабочей окраине города Мефодиевке, превратив пути на Пролетарской, Ремесленной и Почтовой в большой разъезд. От угла улицы Почтовой однопутная линия пошла по Ремесленной до улицы Элеваторной (Жданова), где поворачивала направо. После непродолжительного прямого участка вдоль забора элеватора линия на перекрёстке улиц Элеваторной и Аршинцева поворачивала под небольшим углом направо на подходящую к перекрёстку наискосок улицу Молотова (Шаумяна), по которой преодолевала достаточно крутой подъём и шла мимо Мефодиевского рынка, где был разъезд, до Т-образного перекрёстка с улицей Шоссейной (Васенко).

По некоторым данным, примерно в 1937-1938 годах с большей части улицы Судостальской трамвай решили убрать. Взамен рельсы легли на улице Куйбышева уже на всём её протяжении, а выезд к Нефтяной балке стал производиться по улице Пограничной. Линия по улице Рабочей стала чисто служебной. Продление трамвая по улице Куйбышева заставило продолжить засыпку перерезающих путь балок. На пересечении с улицей Поперечной балка оказалась так глубока, что через неё пришлось построить железобетонный мост.

За 1939 год новороссийский трамвай перевёз 5 072 400 пассажиров. В тот же год в трамвайном депо появилось второе крытое место для обслуживания подвижного состава. К этому времени линия в восточной части Новороссийска сложилась как вполне продуманная транспортная система (в условиях своей практически полной безальтернативности, так как уже появившиеся в городе автобусы погоды не делали), охватывающая все крупные предприятия этой части города и по возможности места массового проживания их рабочих. Наличие трамвая приняли во внимание и при проектировании местного очага культуры: возле трамвайной линии между цементными заводами, рядом с НоворЭС был построен ведомственный Дворец Цементников. Открытие намечалось на конец июня 1941 года, но из-за начала войны торжественная церемония не состоялась, а само здание было сильно разрушено во время войны и оставлено в таком виде как памятник.

Перед самой войной, в 1940 году, была построена трамвайная линия и в первой части Новороссийска — от рынка до Станички. Провести линию напрямую мешал очень крутой подъём, который напрямую трамвай преодолеть не мог, поэтому линия пошла по городу зигзагами по тем улицам, которые позволяли обойти возвышенность. От рынка рельсы поднимались в гору по улице Колхозной (Бирюзова), затем поворачивали на юг на улицу Коминтерна (Победы), следуя по восточной стороне бульвара, и снова брали направление под уклон к морю по северной стороне бульвара улицы Новороссийской Республики. Прохождение по той или иной стороне бульваров диктовалось прежде всего тем, что на выбранных участках проезжая часть была ниже, чем на тех, что находились на другой стороне улицы. При строительстве рельеф постарались ещё более сгладить, и следы этого остались заметны и в XXI веке. Не дойдя до набережной, линия снова сворачивала к югу и поднималась в гору по улице Губернского (по мнению некоторых литературоведов, название именно новороссийской улицы использовали бывавшие в городе Илья Ильф и Евгений Петров для названия главной улицы в уездном городе N, где началось действие романа «Двенадцать стульев»), где был

не такой крутой уклон, как в других местах. Затем шёл поворот от моря и новый подъём по улице Театральной (Новороссийских Партизан), а на следующем квартале — новый поворот налево и спуск в южном направлении по улице Карла Маркса. В конце улицы линия выходила на угол набережной. Данное обстоятельство привело к тому, что трамвайное сообщение стало сильно зависеть от погодных условий — часто норд-осты приводили к прерыванию движения по линии. На городских партконференциях и пленумах горкома регулярно ставился вопрос о переносе трамвая с набережной на более безопасную трассу, но выправить это уже не успели. После прохождения пляжа трамвай сворачивал направо и поднимался в гору по улице Толстого, а затем поворачивал налево на улицу Лейтенанта Шмидта. Однопутная линия заканчивалась на границе города и рыбацкого посёлка Станичка, где на углу улиц Лейтенанта Шмидта и Свердлова, на месте современного начала проспекта Ленина, было организовано небольшое трамвайное депо.

Протяжённость новой линии составила 3,6 км., а обслуживало её 4 моторных вагона. Судя по сохранившимся статистическим документам новороссийского трамвая, в год пуска второй линии парк вагонов увеличился только на одну единицу подвижного состава, так что остаётся предположить только два варианта — либо на новую линию были перевезены с уже существующей все четыре вагона, либо только три плюс вновь поступивший. Обе линии не сообщались друг с другом, так как для их соединения в одну систему надо было пересечь большое количество железнодорожных путей, ведущих к порту. Ещё до войны высказывалась идея связать обе части города с помощью эстакады, по которой предполагалось пустить трамвай, что позволило бы не только связать имеющиеся маршруты, но и развивать маршрутную систему. Однако эстакада была построена уже через много лет после войны и уже не для трамвая. В 1940 году общая длина путей новороссийского трамвая достигла 11,7 км., а число вагонов — 14 единиц (9 моторных и 5 прицепных). Число перевезённых по двум линиям пассажиров в 1941 году составило уже 7 558 300 человек (хотя и не дотянуло до намеченных на тот год 9 миллионов). После войны вернуться на этот уровень перевозок и на эту протяжённость путей новороссийскому трамваю было уже не суждено...

В августе 1942 года линия фронта пролегла через Новороссийск, и трамвайное

хозяйство было разрушено в ходе продолжавшихся здесь больше года боевых действий. Наиболее сильно пострадала линия в Станичку, так как она фактически оказалась в зоне происходивших в феврале — сентябре 1943 года боёв на Малой земле. Впоследствии она так и не была восстановлена. Станичка оказалась разрушена настолько сильно, что в 60-х годах, когда на её месте начали строить новый жилой район Куниковка (названный в честь командира малоземельского десанта Ц.Л. Куникова), не удалось даже воспроизвести уличную сеть разрушенного посёлка, и улицы нового массива были проложены заново. Излишним будет говорить, что при таких разрушениях от трамвайного депо, оказавшегося менее чем в полукилометре от переднего края на ещё немецкой стороне, как и от стоявших там трамваев, не осталось вообще ничего. Сохранились лишь очертания самой территории депо, на которой после войны примерно в тех же границах на углу Лейтенанта Шмидта, Свердлова и проспекта Ленина был построен детский сад.

Линия в восточной части города пострадала меньше, хотя поперёк её рельсов проходила линия обороны. За восстановление трамвая взялись практически сразу после освобождения города — уже в сентябре 1943 года в Новороссийск командировали группу трамвайщиков из Краснодара. Однако дело оказалось весьма сложным, и только после четырёхлетнего перерыва, 10 августа 1946 года, снова открылось трамвайное движение от Мефодиевки до цементного завода «Пролетарий». По Сухумскому шоссе от улицы Куйбышева до «Пролетария» линия стала однопутной. Протяжённость восстановленного пути составила 8400 метров (оставшиеся полкилометра до цементного завода «Октябрь» восстановить тогда не успели). До конца своих дней линия так и осталась значительной частью однопутной с двухпутным участком в середине и четырьмя разъездами. Для работы были восстановлены три моторных и три прицепных трамвайных вагона.

Линия при срочном восстановлении (в документах особо подчёркивали, что восстановление носило временный характер) была сшита, что называется, на живую нитку. Первый месяц двухпутные участки ещё не действовали, и на линии работали два поезда (третий стоял в резерве), ходившие гуськом друг за другом. В декабре 1946 года трамвай снова остановился — двенадцать дней устраняли последствия очередного норд-оста, а затем два дня не давала тока электростанция. Неудивительно, что при таких простоях и таком режиме движения за 1946 год трамвай сумел перевезти только 722 тысячи пассажиров против 1 миллиона 110 тысяч запланированных. Недоделки, допущенные при поспешном

восстановлении, усугублённые сложным профилем трассы и сильными атмосферными осадками, систематически размывавшими пути на улице Куйбышева, привели к тому, что очень скоро путевое хозяйство пришло в негодность, и 25 ноября 1947 года движение трамваев опять было приостановлено. Из-за этого пришлось уволить часть персонала, а другую перевести в путевые рабочие. Были приняты меры по скорейшему восстановлению линии методом «народной стройки». На некоторых улицах для восстановления использовали поступившие по репарациям из побеждённой Германии рельсы на металлических шпалах. Открытие намечалось на 1 апреля 1948 года, но к сроку не успели, и трамвай возобновил работу только 10 июля, и то лишь на участке НоворЭС — улица Почтовая (улица ещё с 19 ноября 1943 года стала носить имя А.М. Тихоступа — подполковника, начальника политотдела 318-й стрелковой дивизии, погибшего в сентябре 1943 года в боях за Новороссийск, но переименование ещё плохо утвердилось в сознании составителей документа). Двухпутный участок к открытию ввести в строй вновь не успели, и до октября движение по полностью однопутной линии производили лишь два моторных вагона. В ноябре того же года трамвай начал полноценную работу на полностью восстановленном участке НоворЭС — Мефодиевка. За время вынужденного простоя трамвайщики успели восстановить ещё один моторный вагон Х, после чего стало возможно выпускать на линию уже по три поезда. В итоге и план 1948 года, составленный без учёта полугодового простоя, выполнить также не смогли — при задании на перевозку за год 2 млн. 265 тыс. пассажиров сумели перевезти только 783 400 человек.

В проекте реконструкции Новороссийска 1949 года предполагалось построить две линии в первой части города: одну — по улице Энгельса в Куниковку — бывшую Станичку (по трассе довоенной линии), другую — по улице Сипягина в район местной промышленности. Обе эти линии должны были соединиться с действующей линией через железнодорожные пути на проектировавшейся соединительной магистрали (эстакаде). Однако из-за того, что это строительство в 1950-е годы не было осуществлено, планы остались на бумаге, а единственная действующая линия трамвая так и не смогла стать основой для создания разветвлённой сети городских маршрутов.

К началу 1950-х годов на линии работали уцелевшие после войны четыре моторных вагона Х (№ 2, № 5 и № 6, восстановленный осенью 1950 года, а также ещё один недолго проработавший вагон) и четыре прицепных вагона М (года через три из них на линии осталось только два — № 01 и № 03).

На 1 августа 1949 года был запланирован ввод в эксплуатацию оборотных колец на обеих конечных для ускорения оборота подвижного состава, но в срок это не выполнили, и до 1954 года вагоны на конечных остановках по-прежнему не разворачивались. В тупике водитель менял пост управления, при этом тащил за собой через весь вагон свою скамейку без спинки. Кондуктор, сцепляя и расцепляя вагоны, соединял и разъединял воздушную тормозную систему, переводил дугу в пошёрстном направлении и подавал водителю сигналы отправления свистком — таким же, как у милиционера или железнодорожного кондуктора — и трамвай трогался в обратный путь. Всё казалось устроенным не для серьёзного движения, а для забавы.

В 1954 году с Усть-Катавского вагоностроительного завода были получены два новых односторонних поезда КТМ/КТП-1, получившие номера 7-04 и 8-05. Оба поезда относились к так называемой первой заводской серии образца 1949 года, главной отличительной особенностью которой были прямоугольные стёкла в дверях. Новый подвижной состав потребовал изменений в путевом хозяйстве, и для того, чтобы начать его эксплуатацию, на конечных остановках были устроены оборотные треугольник (на Мефодиевке) и кольцо (на НоворЭС). В старых двусторонних вагонах типа Х сделали кабины для водителей, оставляя при этом двери на левой стороне и пост управления на задней площадке.

Через год-другой вагоны КТМ/КТП-1 перекрасили в голубой цвет и повесили в них занавески от солнца. Внутри они продолжали сохранять заводскую окраску. Примерно в это же время один из старых моторных вагонов был списан, а в Новороссийск из Ленинграда поступили три моторных вагона типа МС-1, получившие «простаивающие» номера 1, 3 и 4, а также два прицепных вагона ПМ (стандартные вагоны М, выпущенные в 1931-1932 годах Мытищинским заводом специально для Ленинграда), получивших номера 02(?) и 06. Впрочем, новые

номера на вагоны были нанесены не сразу, так как ещё в ноябре 1955 года по Новороссийску курсировал поезд с ленинградскими номерами 1850 и 3001. Известно также о поставках в эти годы в Новороссийск ещё двух односторонних «ленинградцев» с номерами 1872 и 1875. Судя по всему, эти трамваи местных номеров не получили и работали под ленинградскими. Всего моторных вагонов стало восемь, а прицепных — шесть. Все вагоны, в том числе и ленинградские, имели воздушный тормоз.

Моторный вагон МС-1 № 1 один из авторов статьи (Виктор Манзюра) ещё застал с ленинградским номером — 2016. У него слева оставалась передняя дверь. Вагон № 2 — довольно аккуратный моторный Х, переделанный в односторонний, с зашитыми левыми дверьми и без поста управления на задней площадке. Будущий вагон МС № 3 был сильно вылинявший, но с видимыми ленинградскими номерами (четырёхзначный номер заканчивался на 63). Впоследствии этот вагон был одним из лучших и работал почти до закрытия трамвая. В его салоне висела привинченная шурупами ленинградская табличка «За курение в вагоне — штраф». Этот вагон имел классический односторонний вид. Зато вагон МС № 4 (бывший ленинградский № 1850) был двусторонним. Его пытались переделать, построили кабину, сняли пост управления с задней площадки, но с дверьми на левую сторону ничего сделать не смогли. Вагоны № 5 и № 6 — это исконные новороссийские вагоны серии Х, не до конца переделанные в односторонние. Прицепные вагоны № 01 и № 03 — двусторонние прицепные серии М. В них были продольные лавки, вагон № 01 был в середине выкрашен в чёрный цвет. Ленинградские вагоны ПМ также имели продольные лавки, их старые ленинградские номера — № 3001 и № 30**. В 1959 году депо получило ещё три новых поезда КТМ/КТП-1, которым присвоили номера № 9-09, 10-010, 11-011 (при этом ранее полученные прицепные вагоны КТП-1 № 04 и № 05 были перенумерованы, соответственно, в № 07 и № 08). Новые КТМ/КТП-1 принадлежали к «мобилизационной» серии образца 1956 года. Самой заметной отличительной особенностью вагонов этого выпуска было то, что задний борт прицепного вагона имел не два больших окна, разделённых узкой стойкой, а два маленьких, которые разделялись широким проёмом. Изначально конструкция предусматривала возможность организации на месте проёма двери для погрузки раненых на носилках при использовании трамвая в качестве санитарного, поскольку внести что-либо габаритное через штатные двери КТМ-1, разделённые на два прохода, было практически невозможно. С учётом того, что часть старых трамваев была списана, общее число вагонов в 1955-1958 гг. составляло 16 единиц. С прибытием новых трамваев к 1 апреля 1959 года вагонов было уже 22, но уже в конце того же года за счёт списания старых Х и М их стало 19, из них 11 моторных и 8 прицепных.

Наивысшей точкой развития новороссийского трамвая стал 1957 год. В июле северный отрезок линии в Мефодиевке был продлён на 644 метра по улицам Васенко и Мефодиевской до железнодорожного переезда. После продления старый треугольник был разобран. Рядом с новым оборотным треугольником (вместо предполагавшегося изначально оборотного кольца) была построена станция со специальными путями для прицепных вагонов, оставляемых в часы неинтенсивного движения. Первоначально это продолжение собирались строить ещё в 1951 году, но никак не доходили руки — не хватало рабочей силы. Осенью 1957 года открылось движение на вновь построенном восточном участке от НоворЭС до цементного завода «Октябрь», где также построили оборотное кольцо, а кольцо возле НоворЭС превратилось в разъезд. Примерно в те же годы изменился адрес Гортрамвая и трамвайного депо — номера домов по улице Судостальской изменили с их нарастанием от центра города к окраине, поэтому теперь адрес стал звучать как Судостальская, 42.

Путь от завода «Октябрь» до Мефодиевки занимал 24 минуты. Восемь минут давалось бригаде для отдыха и маневровой работы на станции (надо было развернуться на треугольнике и иногда оставить или взять прицеп). На линии работало семь вагонов (поездов) с интервалом в 8 минут. Случалось, что обходились шестью вагонами с тем же интервалом (без отдыха на станции).

Общая длина путей новороссийского трамвая в 1957 году достигла 9,9 км. Впрочем, из-за неразберихи в статистическом учёте от отчёта к отчёту этот показатель колебался, поскольку длину парковых путей то включали в длину линий, то убирали, а замеры то давались с точностью до метра, то с точностью до километра округлялись. Так, на 1 октября 1958 года протяжённость линий указали в 10,1 км., а на 1 января 1959 года она опять составила 9,9 км., из них 9 км. (в другом отчёте за этот же период — 9,52 км.) пассажирских и почему-то только 0,2 км. парковых. На 1 января 1960 года насчитали ровно 10 км. одиночного пути, в том числе 9,62 км. пассажирского, а на 1 апреля — снова 9,9. В последнем квартале 1961 года протяжённость в однопутном исчислении сократилась до 9125 метров и оставалась стабильной достаточно долго. Парковые пути при этом составляли 120 метров. В конце 1963 года в депо число крытых мест для вагонов с двух увеличилось до трёх. Примерно в 1964-1965 годах протяжённость путей новороссийского трамвая ещё раз сократилась, на этот раз до 8,95 км., и оставалась такой до самого закрытия трамвайной системы.

В 1959 году в Новороссийск вместе с вагонами КТМ/КТП-1 поступил бывший в употреблении ленинградский поезд из вагонов МС-1 и ПС. Эти усовершенствованные вагоны имели пневматические тормоза ленинградского типа и двери с пневмоприводом. В 1962 году в город прибыли ещё три аналогичных поезда. Они заменили пришедшие в негодность мытищинские и поставленные ранее ленинградские вагоны. За «новыми» вагонами до самого закрытия трамвая сохранялись старые ленинградские номера: МС — № 2107, 2177, 2190, 2303; ПС — № 14, 92 (прибыл в 1959-м), 223, 314. Списанные предшественники находились во дворе депо в ожидании разборки. Очень скоро к ним присоединился и разбитый в аварии в начале 1962 года прицеп ПС № 92. После этого поступлений вагонов уже не было, и до самого закрытия трамвая общее число вагонов оставалось равным 18. В это число входили пять поездов КТМ/КТП-1, четыре моторных вагона МС, три прицепных ПС и предположительно один прицепной ПМ. Точных данных о судьбе каждой единицы подвижного состава пока найти не удалось, но известно, что около 1965-1966 годов после списания МС-1 № 1 (бывшего 2016) «единичку» получил другой МС-1.

Необходимо отметить, что новороссийский трамвай с 1951 года окончательно перестал выполнять план пассажирских перевозок и перешёл в разряд планово убыточных. Достигнуть довоенной цифры годовых перевозок в 7 558 300 человек при тогдашних 14 вагонах оказалось невозможно — несмотря на то, что на смену вагонам Х и М пришли трамваи КТМ/КТП-1 и МС/ПС, даже на 18 более совершенных трамвайных вагонах перевозили меньше людей, причём количество перевезённых платных пассажиров падало год от года. Так, за 1964 год перевезли 3 453 000 пассажиров, за 1965 — 3 296 400, за 1966 — 3 189 000, а за 1967 — только 2 860 200. Себестоимость перевозок непрерывно росла, превысив к концу 60-х годов рубеж в 5 копеек, тогда как средний тариф снижался. В документах отмечалось, что часть пассажиропотока перехватили автобусы. Особенно это стало заметно в 1958 году с асфальтированием улицы Жданова и устройством автодороги, совмещённой с трамвайной линией, из-за чего трамваям для преодоления этого короткого отрезка пути приходилось постоянно пережидать проход автотранспорта. И если раньше пассажиры, едущие в центр из Мефодиевки, выходили из трамвая у шиферного завода, где пересаживались на идущие в западную часть города автобусы (обратную процедуру проделывали пассажиры приходящих из города автобусов, выходя у шиферного завода и ожидая идущий со стороны цементных заводов трамвай, который отвезёт их наверх), то приход в Мефодиевку автобусов 2-го маршрута, идущих напрямую в город, ощутимо ударил по пассажиропотоку трамвая. План по ремонту пути систематически не выполнялся из-за нехватки

рельсов, что приводило к снижению и без того невысокой скорости движения. Практиковавшаяся на новороссийском трамвае продажа кондукторами сдвоенных билетов (или так называемых билетов на обратный путь — маршрут всё равно был один) помогала мало. Сильно поспособствовало снижению выручки и тогдашнее увлечение бескондукторным обслуживанием пассажиров с помощью касс-копилок и касс-полуавтоматов, которое привело к росту числа двуногих «зайцев». Старожилы вспоминают, что трамвайные кондуктора, дабы выполнить план выручки, добросовестно извещали потенциальных пассажиров, какой дефицит выбросили в продажу близ противоположной конечной остановки, приглашая проехать туда и отовариться. Впрочем, та же устная традиция упоминает и о том, что такая информация порой могла оказаться и ложной, поскольку дефицит бывал в продаже не всегда, а план кондукторам надо было выполнять ежедневно.

Летом 1962 года по инициативе Главного управления городского электротранспорта МКХ РСФСР был поставлен вопрос о дальнейшей судьбе безнадёжно убыточного трамвайного хозяйства. В связи с тем, что оно обслуживало в основном цементные заводы «Пролетарий» и «Октябрь», комбинату «Новоросцемент» предложили принять хозяйство на свой баланс и превратить его из муниципального в ведомственное. После отказа цементников городским властям оставалось только одно — дожидаться открытия в этом районе давно ожидаемого троллейбуса, смирившись с отсталостью своего трамвая. На трамвай, из года в год ожидая его закрытия, попросту махнули рукой — на страницах «Новороссийского рабочего» даже не печаталось жалоб на его работу, хотя поводов для этого было, вероятно, более чем достаточно. Тем не менее, о трамвае городские власти всё же продолжали заботиться, пока он продолжал работать. В 1966 году на въезде в депо установили светофор и произвели реконструкцию одного из парковых путей. Продолжалось и заполнение возникавших вакансий — на страницах «Новороссийского рабочего» ещё весной 1969 года, в последний год эксплуатации системы, по инерции было напечатано объявление о требовавшихся Гортрамваю путевых рабочих. А вот новых водителей и кондукторов не набирали ввиду отсутствия вакансий — их коллектив сложился уже давно, и был он чисто женским.

Финансовое положение трамвая (как и почти всего городского электротранспорта СССР в те годы) было неважным. В 1962 году при безвозмездной передаче из Ленинграда трёх поездов МС/ПС у новороссийского Гортрамвая не нашлось 2900 рублей, чтобы оплатить расходы по их перевозке, и только нажим краевых властей заставил руководство Новороссийска произвести платёж в феврале 1963 года.

Денежные сборы год от года падали. Только за 1964 год оторвали билеты, не заплатив за проезд, около 400 тысяч пассажиров. Год от года убыточность продолжала расти. За 1962 год чистые убытки от эксплуатации системы составили 48 600 рублей, а за 1963 — уже 59 600. В 1967 году убытки достигли 64 400 рублей. Правда, в тот год трамвайщикам удалось слегка снизить плановые убытки, поскольку они предполагались на уровне 65 000 рублей.

Не было видно перспективы и для подвижного состава. Стёкла в дверях вагонов КТМ/КТП-1 были быстро разбиты и заменены фанерой. У всех старых вагонов в дожди немилосердно текли крыши — развитию ржавчины способствовал насыщенный морской солью новороссийский воздух. Ряд поворотов линии (например, на перекрёстках улицы Пограничной с улицами Куйбышева и Судостальской) имел слишком малый радиус закругления, и нормально проходить их могли лишь короткие двухосные вагоны, производство которых в СССР завершилось в конце 60-х годов. Новый четырёхосный подвижной состав с кузовами значительно большей длины (РВЗ-6, КТМ-5МЗ, ЛМ-68 и Tatra T3) работать бы на ней просто не смог. Реконструкция поворотных участков должна была сопровождаться, помимо прочего, расширением перекрёстков, а значит, и сносом целого ряда частных домов с расселением жильцов. Иными словами, приспособление существовавшей трамвайной системы Новороссийска к современным требованиям было равносильно её полной ликвидации и постройке новой. Единственным спасением для трамвая могла бы стать его связь с западной частью города для перевозок рабочих на цементные заводы, оправдывающая проведение реконструкции, но город был слишком сильно разрушен во время войны, и восстановление порта и цементных заводов много лет не позволяло и думать об этом. В результате новороссийский трамвай так и остался не поддающейся модернизации локальной окраинной транспортной системой, не вписавшейся в общегородскую. Денег на сооружение мостовых переходов через железнодорожные пути в городском бюджете всё равно не было, а когда они нашлись, трамвайные линии были уже не в почёте...

Тем временем на улицах Новороссийска уже строилась троллейбусная сеть. Закупки оборудования для неё начались ещё в 1957 году. В первой части города на восточной стороне бульвара по улице Советов троллейбусные провода были натянуты уже в 1959 году, однако из-за отсутствия финансирования открытие движения троллейбусов всё время откладывалось, что продлило жизнь трамвая. Работы по подготовке к пуску троллейбуса возобновились только в 1964 году. В 1965 году были построены две долгожданные эстакады над железнодорожными путями, связавшие восточную и западную части города взамен старой дороги, идущей через многочисленные железнодорожные переезды, между которыми возникла новая улица Магистральная. В том же году на Анапском шоссе возле лесопитомника начало строиться троллейбусное депо. Однако и после этого жизнь трамвая не прервалась — троллейбус строили неспешно, а за время ожидания полноценного финансирования строительные нормы успели измениться, и уже

протянутая контактная сеть троллейбуса к концу 60-х годов перестала соответствовать ГОСТу. В результате её пришлось полностью заменить.

1 апреля 1969 года была наконец открыта линия первой очереди троллейбуса в западной части города по Анапскому шоссе и улице Советов от лесопитомника до парка имени Фрунзе. Месяцем раньше на базе Гортрамвая было создано Новороссийское трамвайно-троллейбусное управление, но так оно называлось недолго. Управление переехало с улицы Судостальской в новое здание возле троллейбусного депо. Через эстакады по улице Магистральной летом 1969 года к цементному заводу «Пролетарий» пролегла линия второй очереди новороссийского троллейбуса, которая строилась ударными темпами. 15 августа Новороссийский горисполком принял решение о закрытии трамвая. Через неделю, 22 августа, в газете «Новороссийский рабочий» появилось сообщение под красноречивым заголовком «Троллейбус заменит трамвай». Начальник Управления коммунального хозяйства Новороссийского горисполкома А.М. Семенченко сообщил в нём, что «троллейбусное и автобусное сообщение даёт возможность отказаться от услуг существовавшего у нас небольшого трамвайного хозяйства, которое было нерентабельным». Новая троллейбусная линия имела четыре квартала совпадения с трамвайной по не слишком широким улицам Сакко и Ванцетти и Судостальской, а провести её иначе было негде. Теоретически можно было перенести рельсы с улицы Сакко и Ванцетти на параллельную улицу Робеспьера, чтобы организовать поворот сразу на улицу Куйбышева без заезда на Судостальскую и Пограничную, где должен был пойти троллейбус. Но улица Куйбышева дальше Пограничной на запад не шла и для того, чтобы связать её с улицей Робеспьера, нужно было прорубить её продолжение среди частной застройки на протяжении двух кварталов, что представлялось абсолютно нереальным. Но даже если бы это и было сделано, имелось и иное препятствие: перед мемориалом «Вагон-памятник» недалеко от конечной трамвая у цементного завода «Октябрь» однопутная трамвайная линия проходила под железнодорожной эстакадой. Поделить не слишком широкий проезд с автотранспортом было ещё возможно, но троллейбусная контактная сеть (а троллейбус собирались вести и туда) пройти там вместе с трамвайной уже не могла. Впрочем, даже если трамвай и был бы перенесён с пути троллейбуса и сохранился, были серьёзные сомнения в том, что он при этом сумеет улучшить свои показатели и преодолет нарастающую убыточность.

К концу лета сооружаемая троллейбусная контактная сеть вплотную подобралась через две эстакады к улице Сакко и Ванцетти, и трамвай уже стал мешать строительству. 24 августа 1969 года в последний раз на улицах Новороссийска отзвонили трамвайные звонки, С начала 1969 года до момента остановки движения новороссийским трамваем было перевезено только 1 782 000 пассажиров, а убыток от эксплуатации за этот период составил 21 900 рублей.

В день прекращения движения трамвая от Мефодиевки мимо элеватора через цементные заводы и дальше, до Шесхариса, был пущен 14-й маршрут автобуса. Правда, по улицам Шаумяна и Борисова он уже не ходил — автобусам там было бы слишком узко. Не был заменён автобусом трамвай и на улице Куйбышева —

оказалось, что для другого общественного транспорта эта узкая улица попросту непроходима. В результате жителям этих районов пришлось ходить к автобусам, а затем и к троллейбусам дальше, чем к «трамвайке». На улице Куйбышева это усугублялось тем, что пересекающие её улицы уходят в гору по достаточно крутым склонам.

В течении нескольких дней по улицам Сакко и Ванцетти, Судостальской и Сухумскому шоссе была демонтирована контактная сеть трамвая. Взамен смонтировали троллейбусный участок, соединившийся с подведённой со стороны города и цементного завода «Пролетарий» контактной сетью, и 28 августа был произведён пробный пуск троллейбуса на новой линии. 16 сентября по ней к «Пролетарию» пошли троллейбусы маршрута № 2 от парка имени Фрунзе, а в 1970 году 2-й маршрут добрался и до «Октября». Необходимо отметить, что троллейбусы, в отличие от трамваев, сразу начали перевыполнять план пассажироперевозок и работать с положительным финансовым балансом. Сохранение кондукторов в течении первых десяти лет работы новороссийского троллейбуса и учёт негативного опыта применения касс на трамвае позволили троллейбусу быть прибыльным до 1979 года (вероятно, на переход хозяйства в убыточные повлияло вытеснение двухдверных троллейбусов ЗиУ-5Д трёхдверными ЗиУ-682). С 9 января 1974 года начал работать троллейбусный маршрут № 4 от цементного завода «Октябрь» до Мефодиевки, дублирующий исчезнувший трамвай, который на Сухумском шоссе, улицах Судостальской, Сакко и Ванцетти, Тихоступа / Пролетарской, Элеваторной, Васенко и Мефодиевской частично проходит на месте исчезнувших рельсов. Ходит он, правда, нечасто, поэтому для того, чтобы проехать от Мефодиевки к цементным заводам, приходится прибегать к пересадке, проходя для этого порядочное расстояние пешком. При поездке же в обратном направлении идти приходится вдвое дольше, пешком преодолевая подъём по улице Сакко и Ванцетти...

25 сентября 1969 года состоялось соответствующее заседание Новороссийского горисполкома, а 31 октября 1969 года Совет Министров РСФСР принял постановление «О закрытии трамвайного движения в Новороссийске», на основании которого городской совет Новороссийска своим решением от 12 января 1970 года и горисполком аналогичным постановлением от 22 января о списании сооружений и подвижного состава трамвайной системы поставили окончательную точку в истории «трамвайки». Весь коллектив трамвая перевели в троллейбусное депо. Некоторые вагоновожатые и кондукторы переучились на водителей троллейбусов, а остальные дорабатывали до пенсии кондукторами и контролёрами. Здания трамвайного управления и депо на улице Судостальской были снесены, а территория депо после демонтажа рельсов и сноса всех сооружений, включая забор, была передана расположенному на другой стороне улицы Судостальской заводу «Красный двигатель», и на ней были через несколько лет воздвигнуты новые заводские корпуса. Для сообщения с ними со старой заводской территории на новую через улицу был построен крытый надземный переход.

Новороссийская «трамвайка» умерла, и за прошедшие после этого десятилетия в

некоторых местах исчезла и сама её трасса — поворот с Сухумского шоссе на улицу Куйбышева был начисто скрыт комбинатом «Новоросцемент» и ограждён колючей проволокой, а бывший Дом Ударника стал офисным зданием. Спуск был заменён несколькими ступенчатыми террасами, по которым сейчас нельзя пройти напрямую даже пешком, а начальный участок улицы Шаумяна между улицами Элеваторной и Красной после закрытия трамвая был почти полностью застроен небольшим автохозяйством и частными домами. Вагоны после списания ржавели ещё какое-то время, пока не были сданы на металлолом. В это время по городу был объявлен почин по ударному сбору металлолома по случаю приближающегося 25-летия Победы. В рамках этой кампании вместе с трамвайными вагонами были сданы на лом и металлические столбы, и какая-то часть рельсов. Взамен сданного комсомольцами металлолома городу выделили танк Т-34-85, который в мае 1970 года был установлен на пьедестал перед руинами Дворца Цементников. Однако не все трамвайные вагоны сразу попали в мартен. По рассказам старожилов, как минимум один из них, вывезенный в дачный массив в окрестностях Новороссийска, достаточно долго просуществовал там в качестве дачного домика. Рельсы на улице Куйбышева, в одночасье ставшей тихой и захолустной, пролежали неубранными до середины 70-х годов. Построенный в 30-е и реконструированный в 50-е годы мост по улице Куйбышева через балку на улице Поперечной впоследствии был разобран, поскольку, вероятно, при асфальтировании улицы Поперечной помешал движению на этом перекрёстке.

Впрочем, в некоторых местах материальные свидетельства того, что трамвай в городе был, видны и сейчас. Возле конечной у цементного завода «Октябрь» продолжает стоять построенный ещё для трамвая остановочный павильон так называемого сочинского типа. Пассажиры идущих через остановку троллейбусных и автобусных маршрутов продолжают искать под его сенью укрытия то от дождя, то от солнца, то от пронизывающего норд-оста, не задумываясь, а кто помоложе — и не догадываясь, что строили его ещё до всякого троллейбуса совсем для другого электротранспорта. На целом ряде улиц, особенно в районе элеватора, из стен домов во многих местах продолжают выглядывать крючки, на которых крепились растяжки контактной сети. Некоторые из них до сих пор хранят на себе обрывки самих растяжек, которые просто перекусили при демонтаже трамвайных проводов. На углу улиц Сакко и Ванцетти и Пролетарской трамвайный крючок не только сохранился в стене углового дома, но и продолжает держать на себе теперь уже троллейбусную растяжку. Характерные металлические столбы контактной сети, многие из которых стояли ещё с открытия трамвая, почти везде быстро демонтировали, и только из-за забора элеватора продолжает выглядывать металлический столб с порядочным куском тросовой растяжки — в 1969 году её обрезали через забор, не входя на территорию предприятия. На улице Куйбышева их заменили деревянными столбами, на подпорку которых пошли бывшие в употреблении антикварные железнодорожные рельсы ещё дореволюционного выпуска, на многих из которых великолепно продолжает читаться клеймо Владикавказской железной дороги. На большинстве же остальных улиц вместо стальных столбов были поставлены бетонные прямоугольного сечения, обычно применяемые в сельской местности, отчего и сами улицы, в основном застроенные

частными домами, приобрели совершенно сельский облик. На значительной части улицы Шаумяна от рынка до улицы Васенко ввиду хорошего состояния булыжной мостовой пути снимать вообще не стали, просто закатав их вместе с булыжником под асфальт. До сих пор вдоль осевой линии улицы, по которой мчится автотранспорт, можно видеть длинные трещины в асфальте, параллельные тротуару, от которых не спасает и замена покрытия — следы находящихся под асфальтом рельсов.

И уже в 70-х годах на улице Куйбышева после исчезновения трамвая, будто посмертный памятник ему, появилась тяговая подстанция № 2, обслуживающая уже только троллейбус. Очевидно, отсутствие места на Сухумском шоссе заставило поднять её на квартал в гору. А стоит она на углу улиц Куйбышева и ТРАМВАЙНОЙ...

При работе над очерком использованы материалы Государственного архива Краснодарского края, Центра документации новейшей истории Краснодарского края, Новороссийского государственного музея-заповедника, а также личные воспоминания В.Г. Коржавина, Н.П. Горлинской и Г.Н. Ястребского.

Источник: <http://www.t2m.ru/3/detail.php?ID=1216>, www.kubtransport.info/articles/nvrsktram.html. Фото из архива: http://ru.wikipedia.org/wiki/Файл:Трамвай_в_Новороссийске.jpg