Автор: Сергей Шило, краевед
29.08.2011 21:46

Для развития Новороссийска, раскинувшегося в конце XIX века на протяжении 6 верст, и в целях предоставления населению удобного и дешевого сообщения между двумя частями города новороссийское городское управление не раз поднимало "трамвайный вопрос" на своих заседаниях. Первая попытка устройства трамвая в Новороссийске относится к 1898 году . Тогда городское управление возбудило через главноначальствующего гражданской частью на Кавказе ходатайство перед министерством путей сообщения о разрешении проложить рельсы электрической железной дороги (трамвая) на находящемся в ведении министерства береговом шоссе через рельсовые пути железной дороги и далее по железнодорожному шоссе к вокзалу.

*****Ходатайство было передано в министерство путей сообщения. Вместе с ходатайством был представлен общий план расположения сети электрической железной дороги и проект условий на эксплуатацию.**

*****В ответ на это ходатайство министерство путей сообщения от 8 декабря 1898 года за 4592 уведомило главноначальствующего на Кавказе, что правление Владикавказской железной дороги, которой было поручено обсуждение этого ходатайства, пришла к следующему заключению.**

*****Как оказалось, расположение путей электрической железной дороги на полотне портового шоссе может представлять значительное стеснение и опасность для экипажного движения. Движение вагонов электрической железной дороги по условиям эксплуатации предполагали отправку поезда через каждые 15 минут. Ввиду этого, по мнению комиссии, рельсовые пути должны были проходить по обочине шоссе, не занимая проезжей части.**

*****Что же касалось проведения трамвайных путей через территорию Владикавказской железной дороги, то здесь прокладка путей возможна только на высоте трех саженей над железнодорожными рельсовыми путями. Которых, по сообщению министерства, ныне от реки Цемес по шоссе до вокзала пересекали на одном уровне 19 рельсовых путей Владикавказской железной дороги. Все эти пути были направлены к 6 железнодорожным пристаням. Кроме того, здесь же были расположены 4 пути, ведущие в порт и к обществу Русский Стандарт, а также 4 пути шли к таможенному двору. По всем этим 27 путям почти непрерывно производилась подача вагонов.**

*****Самым неудобным местом дороги был отрезок возле эстакадной пристани 1. За ней дорога к вокзалу сворачивала к железнодорожной арке, перед которой были проложены несколько пар рельсовых путей к амбарам русского общества пароходства, таможне и нефтеперегонному заводу. Все пути были огорожены**

шлагбаумами. На этом переезде постоянно двигались вагоны с грузом, цистерны с нефтью, и у этого переезда была самая долгая задержка, особенно в зимнее время, когда происходила усиленная погрузка хлеба в пароходы.

*****Следовательно, при переходе электрической железной дороги (трамвая) на железнодорожную территорию станции должны быть устроены железнодорожные мосты-виадуки или эстакады на протяжении 400 погонных саженей. Данное таким образом разрешение было равносильно отказу, и город потерял предпринимателей, желающих взяться за сооружение городского трамвая, но не пожелавших строить дорогостоящий виадук. Так окончилась в 1898 году первая попытка городского управления устроить в городе трамвайное движение.**

*****В 1901 году городские гласные обращают внимание Думы на необходимось устройства в городе трамвайного сообщения. На очередном заседании Дума решала вопрос о предоставлении отсрочки концессионеру господину Миллеру внесения денег в залог договора по устройству в Новороссийске трамвая.**

*****По этому вопросу горячо высказался гласный Аксельбанд: «Вопрос о трамвае – жгучий вопрос. Осуществление его ждет все население города. Правительство не раз высказывало свой вгляд, чтобы города брали на себя ответственность за сооружение крупных капитальных построек, поэтому я полагаю более целесообразным, чтобы город взял на себя устройство трамвая и электрического освещения посредством возбуждения ходатайства займа на эти цели».**

*****На это требовались огромные деньги, которых у городского самоуправления как всегда не хватало, да и рассчитывать на крупный правительственный денежный займ Дума посчитала не целесообразным. Поэтому после голосования 15 "за", 5 "против" доклад Управы о предоставлении отсрочки на 4 месяца по внесению залога концессионеру господину Миллеру был принят.**

*****За эти месяцы господин Миллер должен был найти несколько фирм по устройству трамвая и электрического освещения. Однако благие намерения так и остались невыполненными.**

*****Вновь к вопросу о трамвае гласные вернулись в 1904 году. На заседании Думы, состоявшемся 22 июня, возбудился вопрос «Об устройстве постоянного движения поездов между городом и Зацемесской стороной». Предполагалось построить в городе вокзал для проезда публики и одновременно запретить движение по портовой территории.**

*****Надо заметить, что в то время существовало железнодорожное сообщение между городом и цементными заводами частного характера. На линии, шедшей от цемзаводов по береговому шоссе, ходила кукушка с одним пассажирским вагоном и несколькими (по надобности) хозяйственными платформами. Однако и этот проект постройки городского трамвая остался невыполненным.**

Автор: Сергей Шило, краевед
29.08.2011 21:46

*****С развитием промышленной части города за Цемесом между новым и старым городом возникло оживленное транспортное грузовое и пассажирское движение. После присоединения Зацемесской стороны земли железной дороги и единственная транспортная дорога города, идущая по этим землям, породила сложные городские проблемы, решить которые без ходатайства в столице было уже невозможно.**

*****Город был един, но отчужденная Владикавказской железной дорогой земля находилась посредине города. На этой территории располагались многочисленные подъездные пути к пристаням и складам. Береговая дорога, соединяющая обе части города, в то время по описанию современников была такой:**

*****"К массовым движениям подвод с грузом в часы прихода пассажирских поездов и пароходов присоединялись и легковые экипажи с пассажирами. После остановки перед закрывающимися шлагбаумами лошади ломовиков надрывались, чтобы сдвинуть непомерно нагруженные тяжести, разбивали себе ноги и нередко срывали копыта на железнодорожных рельсах".**

*****Новая и последняя попытка осуществить устройство электрической железной дороги беспрепятственного сообщения была предпринята новороссийской городской Думой в 1912 году. Теперь городская Дума подошла к этой проблеме очень решительно, и городское управление, приступив к тяжбе с Владикавказской железной дорогой, опиралось на следующие факты.**

*****Во-первых, обвиняли Владикавказскую железную дорогу в захвате шоссейной дороги и нарушении основного закона «о праве участия общего пользования» ст.434 законов гражданского уложения и ст.523 устава путей сообщения.**

*****Во-вторых, законно ссылались на то, что перевозка по такой дороге грузов и пассажиров с задержками перед шлагбаумами становится почти невозможной и опасной.**

*****В-третьих, подчеркивали, что город Новороссийск (старая часть) лишен возможности иметь беспрепятственное сообщение с Кубанской областью и ближайшими населенными пунктами Черноморской губернии в направлении Новороссийско-Сухумского шоссе.**

*****В-четвертых, фиксировали, что затруднительный проезд и проход по портовой набережной лишает возможности горожан получать сельские продукты из Кубанской области.**

*****В-пятых, подчеркивали, что с постройкой шестой таможенной пристани движение по береговому шоссе тяжелых грузов станет невозможным и еще более опасным для проезжающих.**

*****Для решения вопроса о постройке моста-виадука Думой было постановлено отправить депутатов в Петербург. В состав делегации входили городские гласные М.А. Векслер, Ф.В. Лях, М.Е. Певунов и Н.Г. Зильберминц. Затем численность делегатов сократилась, и в столицу поехали только трое: городской голова П.К.**

Автор: Сергей Шило, краевед
29.08.2011 21:46

Калинин, М.А. Векслер и юрисконсульт Н.Г. Зильберминц.
*****Депутации поручалось отстаивать в Петербурге интересы города и ходатайствовать об устройстве железной дорогой беспрепятственного сообщения между обеими частями города, разъединенного железнодорожной территорией. Собрав нужные документы, 28 февраля 1912 года делегация гласных выехала из Новороссийска и 2 марта прибыла в Петербург.**
*****На другой день новороссийцы были приняты председателем Правления Общества Владикавказской железной дороги Г.Печковским. Выслушав заявление просителей о затруднительном и небезопасном грузовом движении между обеими частями города и об устройстве нового подъездного пути к вокзалу, последний ответил, что такого дорогостоящего моста-виадука никто не построит, да и правительство не разрешит строить железной дороге такой мост.**
*****В этот же день побывали и в Департаменте железных дорог, где узнали, что Обществу Владикавказской железной дороги предоставлены права занимать под намеченные железнодорожные ветви в Новороссийске частные и казенные земли до соглашения о вознаграждении. Делалось это в связи с ВЫСОЧАЙШИМ указом Правительствующему Сенату от 28 Февраля 1912 года «Об отчуждении земли для железнодорожных линий, прилегающих к Владикавказской железной дороге, отчуждения прилегающей к городу территории для развития портовых сооружений и новой таможни». В виду безотлагательности строительных работ повелено было занимать необходимые земли для дороги вслед за совершением описи их, так как на выполнение всех работ давался 4-летний срок.**

*****Пользуясь пребыванием в Петербурге, городской голова и гласные сочли необходимым посетить бывшего новороссийского губернатора генерал-майора Е.Н. Волкова, занимавшего теперь должность управляющего кабинетом Его Императорского Величества. Евгений Николаевич принял земляков 7 марта, выслушал и ознакомился с положением дел и целью приезда. В беседе на предложение обратиться с всеподданнейшим прошением к Государю Императору в случае отказа министерствами устройства моста-виадука к вокзалу он ответил, что в данном случае между городом и железной дорогой идет спор о праве пользования этой территорией. Разрешение этого спора выходит из пределов единоличной ВЫСОЧАЙШЕЙ воли и будет зависеть от докладов соответствующих министерств. А городу предстоит в этом серьезном деле сложный судебный процесс с министерством путей сообщения.**
*****9 марта 1912 года П.К. Калинин и М.А. Векслер передали записки Председателю Совета Министров и Министру Путей Сообщения. Представленная записка была подана с выражением надежды, что вполне законная и справедливая просьба города Новороссийска об устройстве моста-виадука встретит сочувствие и понимание. К записке прилагался новый план города с нанесением трамвайной дороги.**
*****На следующий день 10 марта в назначенный час новороссийцев принял министр путей сообщения. Беседа закончилась безрезультатно. Выслушав представителей Новороссийска, министр ответил, что он сомневается, вправе ли министерство**

Автор: Сергей Шило, краевед
29.08.2011 21:46

заставлять Владикавказскую железную дорогу строить намеченный городским управлением мост-виадук, который будет стоить не один миллион.

*****Визит к министру финансов состоялся 12 марта и оказался хуже прежнего, так как беседа носила резкий характер. Министр много говорил о том, что им были предприняты огромные усилия для принятия закона о развитии порта и таможни в Новороссийске. Что в дальнейшем будет развиваться и расширятся территория порта, таможни, железнодорожной станции. Все это и послужит быстрому развитию промышленности и города. В завершение беседы министр заметил, что городское управление своими ходатайствами начинает чинить препятствия. На этом прием был окончен и в этот же день, вечером, ничего не добившись, делегаты выехали из Петербурга. Таким образом, в дореволюционный период несмотря на усилия городской Думы и гласных трамвайное движение в Новороссийске так и не было осуществлено.**