

Перезвону городских трамваев – 125 лет

Н. Кошаровский, г. Минск

Достаточно давно для большинства из нас заслуженным символом спокойного течения городской жизни стал трамвай. Во-первых, таково наше мироощущение. А во-вторых, в 2023 году мы отмечаем 125 лет со времени пуска первого трамвая на территории Беларуси. По этому случаю РУП «Белпочта» 15 июня выпустила в свет специальную почтовую марку, блок тиражом 15 тысяч и штемпель спецгашения.



К каким образом трамвай «заехал» на почтовую марку белорусской почты? Какова предыстория?

Первый электрический трамвай на белорусской земле появился 18 июня 1898 года в губернском Витебске. Предварительно за неполных два года в городе на четырех участках трамвайных линий общей протяженностью 5 километров 150 метров были положены рельсы немецкой фирмы «Бохум». Пути прокладывали одиночными разъездами и только на площадях и широких участках дороги – двойными. На всей протяженности установили электрические фонари. В Витебске была построена электростанция мощностью 425 киловатт. Она работала на дровах и нефти и снабжала электричеством не только трамвайную линию, но и губернаторский дворец, штаб Двинского военного округа, суд, больницу, гостиницу и театр. Для размещения подвижного состава было построено депо на 42 вагона. В парке насчитывалось 18 моторных и 15 прицепных вагонов, произведенных в Бельгии и Германии. В каждом моторном вагоне было 20 сидячих мест и 12 стоячих.

В назначенный день 1898 года торжественно, под звуки «Трамвайного марша», специально написанного для этого грандиозного для губернского города события местным композитором Отто Крамером и посвященного Фернану Гильону, в Витебске началось трамвайное движение.

Несколько слов о Фернане Гильоне. Из трех предложенных проектов план этого французского предпринимателя был выбран Витебской городской управой. На тот период Гильон представлял бельгийский холдинг L'Union des tramways («Союз трамваев»). Согласно подписанному договору, он должен был «...на свой счет и риск устроить в городе Витебске электрическую железную дорогу (трамвай) с подвижным составом и всеми к ней принадлежностями, причем им должны быть приняты меры к обеспечению безопасности публики». Концессия и право на эксплуатацию трамвая передавалось на 40 лет. За это Гильон был обязан ежегодно с каждого вагона платить в городскую казну 30 рублей в первое десятилетие, 40 рублей – во второе и 50 рублей в последующие годы. Кроме этого, заключив договор, Гильон предоставил залог в 10 тысяч рублей. После окончания срока концессии трамвай переходил в коммунальную собственность.

Заметим, что по Москве трамвай пошел только через год – в 1899 году, а в Санкт-Петербурге трамвайное движение началось в 1907-м.

Нам сегодня сложно представить чувства, которые охватывали первых пассажиров трамвая. Многие любопытные граждане, как на аттракционе, по несколько раз с восторгом катались в грохочущем вагоне по маршруту туда и обратно.

Трамваи ходили по четырем маршрутам с 7 утра до 9 вечера с интервалом в 12–15 минут и со скоростью не более 14 верст в час. Проезд для взрослых стоил 5 копеек, для учеников в форме – 3 копейки. Билеты продавал кондуктор. Когда все места были заполнены, людей в вагоны не пускали, также вход возбранялся нетрезвым и плохо одетым. В вагоне нельзя было курить и провозить собак. Только за первый год эксплуатации трамваи Витебска перевезли более 1 миллиона 887 тысяч пассажиров и принесли акционерам немалый доход.

В Минске строительство трамвайной сети обсуждалась еще в девятнадцатом веке, как раз во время открытия витебской электроконки. Строить систему начали в 1912 году, а через два года грянула первая мировая война, так что Минску уже было не до этого... Лишь в 1925 году в столице республики снова приступил к строительству трамвайной сети, и в октябре 1929 года состоялось торжественное открытие минского трамвая.

По данным Витебского музея трамвая