

Из истории техники
From the History of Technology

DOI: 10.31857/S020596060014107-9

НОГИНСКИЙ ТРАМВАЙ: ГРЯДУЩИЙ ЮБИЛЕЙ БЕЗ ЮБИЛЯРА

СЕМЕНОВ Николай Михайлович – *Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14; E-mail: attmg@mail.ru*

© Н. М. Семенов

В статье рассматривается по-своему уникальная и в то же время достаточно типичная для Российской империи – СССР – Российской Федерации история трамвайного предприятия подмосковного города Ногинска (до 1930 г. – Богородска), которое стало вторым (после Баку) предприятием такого рода, открытым в советское время. Рассматриваются причины создания богородской трамвайной системы и ход ее строительства, восприятие начала движения трамвая жителями Богородска и возможное отражение этого события в художественной литературе («Двенадцать стульев» И. А. Ильфа и Е. П. Петрова), технические особенности трамвайной системы и ее развитие на протяжении десятилетий, динамика обновления подвижного состава. К сожалению, к собственному столетию ногинский трамвай движется в состоянии фактической ликвидации, хотя и существующим де-юре. Тем не менее, кроме проблем с финансированием, ничто не мешает, в принципе, восстановлению, а точнее строительству, новой трамвайной сети в Ногинске в соответствии с современными требованиями, и автор данной статьи хотел бы внести свой посильный вклад в реализацию этой идеи.

Ключевые слова: трамвай, Богородск (Ногинск), история, техника, туризм.

Статья поступила в редакцию 21 февраля 2019 г.

THE NOGINSK TRAM: THE PENDING ANNIVERSARY CELEBRATION WITHOUT A HERO

SEMENOV Nikolai Mikhailovich – *S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences; Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia; E-mail: attmg@mail.ru*

© N. M. Semenov

Abstract: This article reviews the history of the tram system in a Moscow suburban town of Noginsk (before 1930 Bogorodsk) that was the second (after Baku) enterprise of this kind opened in the Soviet era. Its history is unique in its own way and, at the same time, quite typical for the Russian Empire / USSR / Russian Federation. The article reviews the reasons for creating the Bogorodsk tram system and the course of its construction, the townspeople's attitude towards the launch of tram operation and how this event was possibly reflected in fiction ("The Twelve Chairs" by I. A. Ilf and E. P. Petrov), technical features of this tram system and its development over the decades, and the dynamics of rolling stock renewal. Unfortunately, the Noginsk tram is approaching its own centenary in a state of actual termination even though still existing *de jure*. And yet, apart from the problem with funding, there's nothing to prevent the reconstruction or, rather, construction of the new tram system in Noginsk that would meet current requirements, and the author of this article would like to make his own contribution to the realization of this idea.

Keywords: tram, Bogorodsk (Noginsk), history, technology, tourism.

For citation: Semenov, N. M. (2021) Noginskii tramvai: griadushchii iubilei bez iubiliara [The Noginsk Tram: The Pending Anniversary Celebration without a Hero], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 42, no. 1, pp. 29–45, DOI: 10.31857/S020596060014107-9.

2 марта 1924 г. в крупном промышленном центре Подмосковья Богородске (с 1930 г. — Ногинск) была торжественно открыта трамвайная линия. Она стала второй (после Баку) электротранспортной системой, созданной в СССР всецело при новой советской власти. Открытая до того в 1922 г. в Старой Руссе трамвайная система не была совершенно новой — она использовала оборудование трамвайного хозяйства, эвакуированного туда во время Первой мировой войны из города Кемери (Латвия) ¹.

О причинах создания богородского трамвая и ходе его строительства газета «Правда» писала следующее:

Вот что побудило приступить к постройке трамвая [в Богородске]. Необходимо было использовать 2.000 рабочих закрытой Истомкинской текстильной фабрики на Глуховской фабрике, находящейся на расстоянии 6–7 верст от первой. Сначала возникла мысль построить новые общежития для перебрасываемых с Истомкинской фабрики рабочих, но это требовало продолжительного срока и огромных затрат. Тогда решено было построить электрический трамвай, который можно было бы использовать для перевозки грузов (до 1.000.000 п[удов] топлива) из района Истомкинской фабрики на Глуховскую, а также с последней к ст. Богородск.

¹ См.: Атлас городского электротранспорта Российской Федерации / Ред. М. Денщик, О. Бодня. Краснодар: Традиция, 2016.

Эти два обстоятельства – перевозка рабочих на работу и переброска грузов – создают экономическую базу для нормальной эксплуатации трамвая. Кроме этого, трамвай имеет большое значение для пролетарского населения огромной Глуховской фабрики и гор. Богородска, смягчая ощущавшийся в последнее время довольно остро жилищный кризис соединением с рядом местностей, находившихся на далеком расстоянии от фабрик.

Постройка трамвая была решена в мае, начата же она была в июле [19]23 г. Для проведения работ и финансирования их решено было организовать акционерное о-во в составе Богородско-Щелковского треста (заинтересованного в перевозке рабочих и переброске грузов), Эльмаштреста и Богородского уисполкома. Несмотря на крайне тяжелые материальные условия, при косности некоторых организаций, эту работу удалось провести в очень короткий срок. Все работы по постройке велись исключительно хозяйственным путем, при активном участии ленинградского Эльмаштреста.

В настоящее время совершенно закончена постройка трамвайной линии, трамвайного парка на 16 вагонов и электрической подстанции (электрическая энергия получается от МОГЭС). Кроме того, в наличности имеются уже 4 моторных вагона (постройки Мытищинского завода с электрооборудованием Эльмаштреста). В ближайшее время будут готовы еще 4 вагона. Остальные 8 вагонов будут готовы в мае-июне мес. с. г.

Необходимо указать, что все работы были проведены в рекордный срок – 5–6 месяцев. Огромное значение для дела постройки сыграла энергия идейного вдохновителя трамвая – тов. Стюнкеля и строителя-инженера С. Тыртова.

Необходимо также отметить огромное содействие постройке трамвая, оказанное богородскими партийными и советскими организациями, а также директором Глуховской фабрики тов. Четвериковым и инженерами этой фабрики Панкрашиным и Барто.

Итак, не в крупном центре, в рабочем городке и для рабочих советской властью построен трамвай. Трудно передать тот интерес и волнение, с которыми пролетарии Богородского района следят за постройкой своего трамвая, который должен обслуживать их нужды.

Недавно открылся трамвай в Баку, теперь в Богородске, за кем же следующая очередь? ²

Подготовка к открытию трамвая и само открытие широко освещалось издававшейся в Богородске уездной газетой «Голос рабочего». Так, 2 марта 1924 г. она вышла со следующими броскими заголовками:

2-го марта – все на улицы!

Торжественно отпразднуем очередную победу на хозяйственном фронте.

Сегодня открытие Богородского трамвая.

Медленно, но верно страна восстанавливает свое хозяйство.

На новых рельсах. По пути к коммунизму ³.

² Франкфурт С. 2-й советский трамвай // Правда. 2 марта 1924 г. С. 5.

³ См.: Голос рабочего (Богородск). 2 марта 1924 г. С. 1.

А вот — отчет о произошедшем событии:

Уже с 8 утра улицы полны народом. Весело блестит на солнце новенькая медная проволока трамвайной линии. В полдень начинается митинг перед открытым месяц с небольшим назад памятником В. И. Ленину в Глухове. По окончании — переход Клязьмы, где на кольце ждут новенькие, сияющие, украшенные плакатами вагоны [...] Громадное здание трампарка на месте полусгоревшего, заброшенного фабричного корпуса украшено транспарантом: «Союз труда и науки выявляется в стране». Стюнкель и руководивший постройкой инженер Тыртов предлагают распространять акции мелкого достоинства 5–10 и 50 руб. Приветствия направлены тт. Крупской, Рыкову, Дзержинскому и др. [...] Бойко бегут вагоны и развозят рабочих по домам. Долго будет помнить рабочий Богородск исторический день 2-го марта ⁴.

С высокой долей вероятности можно предположить, что именно пуску трамвая в Богородске посвящена тринадцатая глава «Дышите глубже, вы взволнованы!» широко известного сатирического романа И. А. Ильфа и Е. П. Петрова «Двенадцать стульев» (опубликован в 1928 г.), где город, правда, именуется Старгородом, а открытие движения происходит 1 мая («Трамвай построить... это не ишака купить») ⁵. В пользу именно такого вывода говорит, среди прочего, имевшее место и увековеченное сатириками опоздание съемочной группы кинохроники, прибывающей в Старгород лишь после наступления темноты. Если бы кинематографисты добирались из Москвы по железной дороге, то вполне могли бы выбрать в расписании поезд с гарантированно ранним, даже учитывая все случайно возможные задержки, временем прибытия. Они же, очевидно, приняв во внимание сравнительную близость Богородска от Москвы, проделали весь путь на собственном «фордовском полугрузовичке» ⁶ по еще далеким тогда от совершенства загородным шоссе, что и стало причиной опоздания. Поэтому все известные ныне фотоснимки первых богородских трамваев, на которых деревья покрыты густой листвой, явно относятся к летнему периоду.

Есть в «Двенадцати стульях» и подробность, старательно обойденная процитированными выше «Правдой» и «Голосом рабочего»:

Трамвайная станция [...] была задумана [...] уже давно, еще в 1912 году, но городская управа проект отвергла. Через два года [...] помешала (Первая мировая. — Н. С.) война. После войны помешала революция. Теперь помешали нэп, хозрасчет, самокупаемость... ⁷

⁴ *Дубровский*. Богородский трамвай (беседа с зам. зав. общим отделом Уисполкома тов. Спулановым) // Голос рабочего (Богородск). 27 февраля 1924 г. С. 1.

⁵ *Ильф И. А., Петров Е. П.* Двенадцать стульев // *Ильф И. А., Петров Е. П.* Собрание сочинений в 5 т. М.: Гослитиздат, 1961. Т. 1. С. 128–142.

⁶ Там же. С. 139.

⁷ Там же. С. 129.

Между тем как раз в 1912 г. был опубликован (к сожалению, без указания авторов) детально разработанный, включая проведение всех необходимых расчетов, полевых изысканий и, как сказали бы теперь, маркетинговых исследований, гораздо более масштабный проект электрической железной дороги облегченного типа Москва – Богородск. Эта линия, начавшись от трамвайных путей, уже подходивших тогда к Семеновской заставе в Москве, должна была протянуться примерно на 40 км до Богородска по кратчайшей трассе: к северу от Владимирского тракта (ныне федеральная автомагистраль М7 «Волга» Москва – Нижний Новгород – Казань – Уфа) через Измайлово, еще один центр текстильной промышленности Болошово (ныне Балашиха), несколько деревень и рабочих поселков, а затем – и через почти весь тогдашний Богородск до обычной железнодорожной станции Захарово на противоположном Глухову правом берегу Клязьмы⁸.

Так или иначе, трамвайная линия, открытая в Богородске 2 марта 1924 г., оказалась проложенной в точном соответствии с описанием перегона Истомкино – Захарово упомянутого выше проекта: 8,5 км одиночного рельсового пути с принятой для обычных железных дорог нашей страны стандартной шириной колеи 1524 мм (с 1980 г. 1520 мм) в основном по центральной городской магистрали (с первых послереволюционных лет и до настоящего времени – улице III Интернационала), с петлеобразным заходом к вокзалу ст. Богородск (с 1930 г. – ст. Ногинск) и тремя промежуточными разъездами (в Истомкине, у вокзала и в центре города ближе к Глухову) для встречных поездов. Разве что, учитывая ничтожную вероятность доведения линии до Москвы в условиях еще лишь начинавшей преодолеться послереволюционной разрухи, вполне достаточными для обслуживания выстроенного перегона признали не предполагавшиеся дореволюционным проектом электропоезда, которые требовалось еще сконструировать, а гораздо менее вместительные и быстроходные трамвайные вагоны сугубо городского типа, аналогичные уже давно и успешно эксплуатировавшимся к тому времени в Москве. Такой выбор, в свою очередь, позволил отказаться от возведения специально запроектированного депо в пользу приспособления для эксплуатации подвижного состава полусгоревшего, как сообщалось выше, кирпичного, с деревянными перекрытиями здания бывшей ткацкой фабрики Шибаева.

Постройка трамвайного хозяйства именно зимой, причем суровой даже по меркам начала XX в. (та же местная газета «Голос рабочего» практически в каждом номере сообщала о трудностях с расчисткой улиц, доставкой топлива, тушением пожаров быстро замерзавшей водой и т. п.), объяснялась возможностью привлечения достаточно многочисленной рабочей силы из окрестных деревень. К тому же многие крестьяне, занятые летом на полевых работах, хорошо владели

⁸ См.: Пояснительная записка к проекту электрической железной дороги облегченного типа Москва – Богородск. М., 1912.

плотницким делом, а из дерева делались не только шпалы, но и опоры контактной сети, служебные здания и остановочные павильоны. Деревянные опоры монтировались, во избежание быстрого подгнивания от контакта с грунтом, аналогично опорам воздушных линий связи на «пасынках» — вкопанных вертикально обрубках рельсов, признанных непригодными для укладки в путь. В то же время, исключая широкое применение древесины, строительство велось с учетом наиболее передового опыта соседней Москвы⁹. Так, на обоих конечных пунктах уже изначально были устроены не предусмотренные проектом 1912 г. простые тупики с обгонными путями для перестановки моторных вагонов в «голову» поезда, а — как в Москве — рельсовые петли, позволявшие поездам из моторного и прицепного вагонов разворачиваться практически без задержки. Также по аналогии с Москвой установку на каждый поезд собственных осветительных приборов (фар) сочли целесообразным заменить монтажом вдоль всей линии собственной осветительной сети с достаточно частыми и мощными фонарями, отдельные фрагменты которой продолжали затем функционировать до самого прекращения движения весной 2011 г. Однако инженерам начала XX в. не удалось спрогнозировать дальнейшее быстрое развитие военного дела и, в частности, бомбардировочной авиации: фактически на весь период Великой Отечественной войны в Москве и Ногинске пришлось ввести строгую светомаскировку с отключением всех фонарей, тогда как фарами, тем более с особыми затемняющими насадками, водители могли бы пользоваться хотя бы эпизодически для осмотра путей и предупреждения других участников движения.

Заказанные, как уже сообщалось, Мытищинскому заводу первые восемь поездов из двухосных моторного и прицепного вагонов каждый также во многом конструктивно повторяли вагоны, изготовленные тем же предприятием для Москвы на рубеже 1900–1910-х гг., только в бортах между передней и задней дверями было не восемь, как в дореволюционном варианте, а семь одинаковых по размеру окон. В дальнейшем, когда быстро сменившееся НЭП «развернутое наступление социализма по всему фронту» потребовало, среди прочего, интенсивного развития трамвая во множестве иных городов по всему СССР, столь тесная унификация позволила оставшемуся сравнительно небольшим Ногинску отказаться от заказа новых вагонов в пользу пополнения парка подвижным составом, уже не годившимся более для обслуживания несравненно более оживленных московских маршрутов (см. табл. 1).

Дальнейшая работа намечена по смычке с линией широкой колеи Нижегородской ж. д. у ст. Богородск и ниже с грузовой ст. Захарово и ввод через реку Клязьму на территорию Глуховской фабрики для подведения к рабочим фабричным корпусам, — сообщала в день пуска трамвая местная газета¹⁰.

⁹ См.: Московские городские железные дороги. Альбом сооружений. М., 1912.

¹⁰ *Дубровский*. Богородский трамвай...

Таблица 1. Основные технико-эксплуатационные характеристики трамвайных вагонов, эксплуатировавшихся в Ногинске

Тип вагона	Период эксплуатации в Ногинске	Габаритные размеры, м		Вместимость номинал., человек	Электро-двигатели тяговые, × кВт	Система управления ¹¹	Пневматическая система	Двери ¹²
		длина	ширина					
Ф ¹³	1924–1969 ¹⁴	10,0	2,2	50	2 × 40	Н	+	1П-13
Н ¹³	1924–1969 ¹⁴	9,8	2,2	50	–	–	частично	1П-13
БФ	1960-е гг. ¹⁴	10,0	2,2	60	2 × 60	Н	+	1П-13
КП	1950-е гг. ¹⁴	14,0	2,6	70	–	–	+	1П-2С-13
МТВ-82	1970-е гг. ¹⁴	14,0	2,6	80	4 × 60	Н	+	2П-23
РВЗ-6М2	1979–2004	14,0	2,6	86	4 × 45	КАМ	+	2П-23
71-608КМ	1995–2011	15,2	2,6	110	4 × 45	КАМ	–	1П-2С-2С-13

Эти задачи удалось решить довольно быстро, включая возведение нового, деревянного, но усиленного в расчете на трамвай Глуховского моста, который прослужил затем вплоть до середины 1980-х гг. (последние два десятилетия – как пешеходный), причем было благоразумно сохранено и первоначальное кольцо в Захарове. Однако дальнейшее развитие сети застопорилось: сложившаяся строительная бригада была приглашена на строительство трамвайного предприятия в Тулу, а в Богородске начал все более интенсивно развиваться транспорт автомобильный, принявший на себя обслуживание ряда направлений, по которым изначально проектировались дополнительные трамвайные линии. Лишь к празднованию 7 ноября 1937 г. 20-летия Октябрьской революции первоначальную линию удлинители еще на несколько километров от Глухова до лишь начинавшего тогда застраиваться рабочего поселка Октября. Новый участок также имел один путь, с новыми разъездами у Чернооголовского пруда (в пешей доступности от которого как раз вырос довольно крупный Ногинский завод граммофонных

¹¹ Н – непосредственная: плавность хода и, соответственно, долговечность вагона всецело зависели от опыта и добросовестности конкретных водителей; КАМ – косвенная автоматизированная с возможностью оперативного формирования поезда из нескольких моторных вагонов с управлением по системе многих единиц из кабины головного вагона (в Ногинске такая возможность никогда не использовалась).

¹² Цифра – ширина проема: для одного (1) или двух (2) пассажиров; буква – расположение двери: П – передняя, С – средняя, З – задняя.

¹³ Собирательные обозначения, введенные в конце 1940-х гг. для двухосных моторных (Ф) и прицепных (Н) вагонов, изготовленных до стандартизации подвижного состава отечественных трамваев на рубеже 1920–1930-х гг. по незначительно различавшимся индивидуальным проектам. Соответственно, для таких вагонов приводятся усредненные данные габаритных размеров, мощности, вместимости и т. п.

¹⁴ Получены по списанию в Москве, кроме первых восьми поездов 1924 г.

пластинок, ставший в трудную пору Великой Отечественной войны действующим до настоящего времени Ногинским заводом топливной аппаратуры (НЗТА) и Глуховской больницы. Нараставшие объемы перевозок заставили постепенно ввести в строй дополнительные разъезды также и на первоначальной линии: у вновь созданного городского парка культуры и отдыха (в 1960-х гг. у той остановки выстроили давний ей новое имя Дом пионеров, ныне – Центр детского творчества), на площади Бугрова и в поселке Климова. А в 1962 г. жители отдаленного поселка Ильича проложили, как говорилось тогда, «методом народной стройки» вторую трамвайную линию – по обочине проезжей части улицы Ильича до Глухова. Она также имела один путь с разъездами и деревянными опорами контактной сети. К сожалению, усилить при этом должным образом первоначальный маршрут не удалось: быстро доезжая в Глухово, «ильичевцы» оказывались вынужденными буквально штурмовать там его и без того переполненные вагоны, так что после появления в городе достаточного количества автобусов, всего через 10 лет эксплуатации, вторую линию закрыли, сохраняя, впрочем, неразобранной вплоть до начала 1980-х гг.

В 1960-х гг. по мере укрепления советской экономики ногинское трамвайное управление начало, наконец, получать не только уже послужившую в иных местах, но и новую технику, в частности вышку для обслуживания контактной сети на шасси грузового автомобиля ГАЗ-51 и вагон ГС-1, построенный ремонтным заводом в Горьком (ныне Нижний Новгород) для очистки путей от снега.

Если поначалу перевозили 3–4 млн пассажиров в год, то ныне – 35 000 в день, а протяженность линий возросла с 8 до 18 км, – сообщала, все еще принимая в расчет давно бездействовавшую к тому моменту линию на поселок Ильича, публикация местной газеты к 50-летию трамвая. – У трамвая, к сожалению, немало трудностей. Главная из них заключается в том, что все 50 лет трамвай был однопутным. Вагоны иногда подолгу простаивают на разъездах. Поэтому за последние годы показатели работы несколько ухудшились. Но будем надеяться, что дела скоро поправятся. В управлении трамвая имеется проект-смета на реконструкцию всего хозяйства, в том числе и на строительство вторых путей, на что предполагается израсходовать 1260 тысяч рублей. Но чтобы реализовать этот проект, трамваю нужны помощь и поддержка городских организаций и предприятий¹⁵.

Незадолго до того, в 1971 г., по мере заметного усиления автомобильного движения на главной городской магистрали, улице III Интернационала, отрезке прежнего Владимирского тракта, было решено ликвидировать трамвайное движение через нее в районе Истомкина. Короткий участок пути к фабрике «Кардолента» (в предусмотренном дореволюционным проектом кратчайшем направлении на Москву) разобрали, выстроив взамен большую однопутную петлю вокруг

¹⁵ Журавлев Г. Трамваю полвека // Знамя коммунизма (Ногинск). 8 марта 1974 г. С. 4.

застроенного одноэтажными домами частного сектора района Доможирово. А вот новый железобетонный мост через Клязьму в Глухове построили тогда же параллельно сохраненному деревянному уже с двумя трамвайными путями по осевой линии. К сожалению, при общей ширине его проезжей части, никак не рассчитанной на перспективный рост автомобильных потоков, второй путь, так и не задействованный, пришлось вскоре закрыть асфальтом, а при реконструкции моста летом 1998 г. демонтировать вовсе.

Тем не менее значительная часть линии и депо еще долго сохраняли колоритный облик 1920-х гг., уже утраченный к тому времени большинством более крупных трамвайных предприятий СССР. Это и продолжение комплектования хозяйства подвижным составом и оборудованием, отслужившими свое в Москве, делало ногинский трамвай, по существу, музеем-заповедником транспортной истории¹⁶. Так, в начале 1970-х гг. вконец обветшавшие разнотипные вагоны начала XX в. уступили в Ногинске место обтекаемым цельнометаллическим МТВ-82 первого послевоенного десятилетия, над кабинами которых продолжали светиться намертво вмонтированные обозначения московского маршрута А — знаменитой «Аннушки» с Бульварного кольца. Когда же отслужили свое последние в городе прицепные вагоны, была предпринята попытка сделать замену из тех же моторных МТВ-82 с наиболее износившимся тяговым электрооборудованием. Вплоть до начала 1980-х гг. в глубине деповской территории сохранялся, пусть уже давно разукomплектованный и неподвижный, двухосный моторный грузовой вагон, очень похожий на тот, что был превращен трамвайщиками-красногвардейцами в импровизированный бронепоезд в ходе борьбы осенью 1917 г. за установление в Москве советской власти¹⁷. А еще одна передвижная вышка для обслуживания контактной сети была установлена на двухосный отечественный моторный пассажирский вагон типа БФ, изготовленный для Москвы в 1929 г. и переданный Ногинску спустя четыре десятилетия.

Впервые, если не считать момент открытия трамвайной линии в 1924 г., Ногинск получил новые трамвайные вагоны лишь в рамках всесоюзной подготовки к XXII летним Олимпийским играм 1980 г. (согласно не нашедшим затем документального подтверждения частым устным выступлениям местного руководства на митингах, по радио и т. п., почти идеально прямые участки федеральной автомагистрали М-7 «Волга» как раз между Москвой и Ногинском изначально предполагалось использовать для проведения ряда олимпийских состязаний по шоссейным велогонкам). Правда, вагоны РВЗ-6М2, поставленные Рижским вагоностроительным заводом, оказались для того

¹⁶ См.: *Семенов Н. М.* Московский трамвай (проблемы сохранения памятников городского транспорта) // Памятники науки и техники, 1984 / Отв. ред. Н. К. Гаврюшин, А. А. Кузин. М.: Наука, 1986. С. 98–104.

¹⁷ См.: *Семенов Н. М.* Реликвии Октября // Строительство и архитектура Москвы. 1984. № 10. С. 29.

времени уже морально устаревшими (их разработка началась вскоре после Великой Отечественной войны), но на фоне прежнего, цитируя местных остроловов, «хлама из столицы» и они произвели исключительно хорошее впечатление благодаря достаточно элегантному облику, плавности хода, усиленной звукоизоляции салонов (лично автору этих строк довелось слышать, как один из первых ногинских пассажиров РВЗ-6М2 уверял окружающих летом 1979 г., будто вагоны те движутся на магнитной подвеске).

К предстоявшему в 1984 г. 60-летию ногинского трамвая районная администрация обратилась в московский проектный институт Гипрогор за рекомендациями по дальнейшему совершенствованию и развитию предприятия. Ногинский трамвай со все более ветшавшими от длительной эксплуатации рельсовыми путями и энергетическим хозяйством тогда уже терял популярность и, соответственно, выручку в пользу все более многочисленных и совершенных автобусов. К тому же основную часть линии проложили в 1924 г. по главным тогда улицам с не более чем двух-трехэтажной застройкой и, соответственно, сравнительно малым количеством потенциальных пассажиров. Когда же начиная с 1970-х г. в Ногинске появилась возможность развернуть многоэтажное строительство, крупнейшие микрорайоны – Новое Истомкино и Заречный – выросли на свободных площадях далеко в стороне от трамвайной линии, и их все более многочисленным новоселам пришлось довольствоваться исключительно автобусами.

Гипрогор нашел решение проблемы, не потерявшее, на наш взгляд, актуальности вплоть до настоящего времени: перенести линию с все одноэтажного протяженного участка улицы III Интернационала на новую трассу, от депо через многоэтажное Новое Истомкино, промышленную зону Электростальского шоссе и районную больницу к железнодорожному и автобусному вокзалам, и туда же вывести через новый мост линию от поселка Октября через Заречный. К сожалению, СССР переживал тогда уже не лучшие времена и найти финансирование хотя бы первой очереди строительных работ не удалось. Тем временем буквально накануне 60-летия трамвая его единственное депо в сильно обветшавшем здании бывшей мануфактуры внезапно охватил разрушительный пожар. К чести работников, людей и почти все вагоны, кроме упоминавшегося выше грузового вагона начала XX в., удалось спасти и движение по линии фактически не прерывалось. А вскоре так называемым хозяйственным способом были восстановлены и уничтоженные огнем перекрытия депо, правда в предельно аскетичной форме, не имевшей ничего общего с их колоритным историческим обликом: фигурной кирпичной кладкой, трехгранными световыми фонарями и др.

Тем временем видный советский кинорежиссер Г. А. Панфилов задумал отметить предстоявшее в 1987 г. 70-летие Октябрьской революции очередной масштабной экранизацией повести А. М. Горького «Мать» под изначальным авторским названием «Запрещенные люди».

Одним из характерных атрибутов описываемого в ней типичного промышленного города России начала XX в. режиссер небезосновательно полагал трамвай, и, поскольку сколь-нибудь сохранившиеся вагоны того времени отыскать не удалось, было решено изготовить хотя бы приблизительное их подобие, реплику, как раз из упоминавшейся выше ногинской вышки для обслуживания контактной сети, к тому времени уже сильно износившейся и непригодной для дальнейшего использования. Выполнить столь необычные работы взялся действовавший тогда в Горьком крупный завод по ремонту городского электротранспорта. Вагон был готов лишь к началу 1987 г.¹⁸, так что, не успевая завершить фильм по первоначальному замыслу к очередному рубежу революции, съемки на еще сохранявшихся во многом облик рубежа XIX–XX вв. горьковских улицах провели годом позже. Премьера фильма, все же переименованного в «Мать», осталась, к сожалению, фактически никем незамеченной на фоне усилившихся в СССР кризисные процессы, а «новый старый» вагон с тех пор эффектно открывает экспозицию Нижегородского музея городского электротранспорта.

Таким образом, к сожалению, уже в середине 1980-х гг. ногинский трамвай лишился всех исторически значимых вагонов сохранив, однако, особенности инфраструктуры, характерные в первой половине XX в. для многих электротранспортных предприятий по всему СССР, но ставших уже большой редкостью к описываемому времени: целиком однопутную линию с разбедами, контактную и собственную осветительную сети на деревянных опорах. К тому же линия проходила почти всецело среди городской застройки, сохранившейся со времени пуска в городе трамвая, связывая многие объекты (магазины, кафе, выставочный зал), привлекательные, среди прочего, для потенциальных туристов¹⁹. И еще колоритная подробность: ногинский трамвай отказался от использования традиционных кондукторов с, цитируя В. В. Маяковского, «большую сумкой кожаной» в пользу общесоюзной тогда практики самостоятельного компостирования пассажирами заранее покупавшихся абонементных билетов едва ли не последним во всем СССР: лишь к празднованию 7 ноября 1987 г. 70-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Автор этих строк не раз пытался воспользоваться проводившейся тогда в СССР политикой гласности для привлечения общественного внимания к дальнейшей судьбе столь необычного транспортного предприятия, которое тогда можно было бы как сохранить и постепенно реставрировать в качестве незаурядного туристского аттракциона²⁰, так и полностью заменить ничуть не менее экологичным троллейбусом, оставив в качестве памятника лишь небольшой фрагмент однопутной линии с контактной сетью на деревянных опорах²¹.

¹⁸ Трамвай из прошлого // Горьковская правда. 21 июля 1987 г. С. 4.

¹⁹ Семенов Н. М. Звонки над Подмосковьем // Турист. 1988. № 1. С. 31.

²⁰ Туваева Л. В. Пригласите туристов // Ленинское знамя. 1 марта 1989 г. С. 1.

К сожалению, те публикации остались без официальных ответов или какой-либо общественной реакции. Не возымела успеха и попытка обратиться через постепенно открывавшийся «железный занавес» к зарубежным любителям транспортной старины ²². Последовавшие вскоре глубочайшие социально-экономические перемены вынудили, среди прочего, вновь вернуть кондукторов в ногинские трамваи уже с 1992 г. Несмотря на это, экономическое положение предприятия ухудшилось настолько, что собственное 70-летие 2 марта 1994 г. ногинский трамвай встретил давно и полностью бездействующим ²³. Тем не менее в городе нашлись организаторы, сумевшие его сохранить путем подчинения более успешному трамвайному предприятию Коломны в рамках производственного объединения «МосОблЭлектроТранс».

Уже с первых дней 1995 г. первый в Ногинске вагон новейшей для того времени отечественной модели 71-608КМ, доставленный из Коломны, начал курсировать под символическим бортовым номером 1 от депо в Истомкине до станции Захарово. Там соорудили очень редкий для отечественной практики конечный пункт в форме так называемого рельсового треугольника: прибывший вагон разворачивался для обратного рейса, маневрируя вправо — назад — вперед (кстати, аналогичным образом разворачивались в 1962—1972 гг. на противоположном берегу Клязьмы, в Глухове, вагоны упоминавшейся выше второй линии из поселка Ильича). Вскоре депо пополнилось еще несколькими вагонами 71-608КМ, были отремонтированы и наименее изношенные РВЗ-6М2, из которых дольше всего, еще почти десятилетие, служил затем вагон № 7. На протяжении 1998—1999 гг. удалось заменить новым оказавшийся недолговечным железобетонный Глуховский мост, возобновив движение до поселка Октября. Снова пошли трамваи и в Доможирово, впрочем, оставаясь там фактически пустыми вследствие низкой плотности населения частного сектора: многие рейсы по-прежнему оборачивались, не доходя туда, через территорию депо.

А Россию уже охватывала беспрецедентная по масштабам автомобилизация начала XXI в. Среди прочего она не позволила осуществиться амбициозным планам «МосОблЭлектроТранса» по внедрению трамвая и троллейбуса также в иных крупных городах Подмосковья. Руководство объединения предпочло сосредоточиться на поддержании в образцовом виде трамвайного хозяйства Коломны, а в Ногинске лишь собирало плату за проезд, не делая почти никаких дальнейших улучшений. Между тем, к примеру, также единственным трамвайным депо Коломны одновременно эксплуатировались тогда пять разновидностей вагонов, одну из которых, очевидно уже снятую к тому

²¹ Семенов Н. М. А может, все-таки троллейбус? // Знамя коммунизма (Ногинск). 21 января 1989 г. С. 1.

²² *Semyonov, N. The Noginsk (Bogorodsk) Tramway // Light Rail and Modern Tramway (UK). 1994. Vol. 57. No. 677 (May). P. 118–120.*

²³ Замороженный юбиляр // Богородские вести. 2 марта 1994 г. С. 1.

времени с производства модель 71-605М, по-видимому, было бы резонным полностью передать в Ногинск, хотя бы так усилив в нем движение при одновременном повышении унификации подвижного состава Коломны. Но этого не произошло.

К 80-летию ногинского трамвая (март 2004 г.) удалось заменить использовавшиеся с самого открытия движения деревянные опоры контактной сети трубчатыми цельнометаллическими на въезде в город со стороны Москвы по улице III Интернационала, а в Глухове — обособить путь от все усиливавшихся потоков автотранспорта вновь смонтированными высокими железобетонными бордюрами. При праздновании в августе 2006 г. 225-летия преобразования бывшей почтовой станции Рогожий Ям в город Богородск местная администрация неоднократно выступала перед жителями, среди прочего, и по поводу возможных перспектив развития трамвая. Наиболее реалистичный вариант предусматривал привлечение дополнительных пассажиров за счет устройства обширной перехватывающей парковки для прибывающего в город автотранспорта между федеральной трассой М-7 «Волга» и малозагруженным участком трамвайной линии на Доможирово, а затем, по мере накопления средств, продления противоположного конца линии от поселка Октября на несколько кварталов до аналогичной парковки, что могла бы появиться при входе в город с севера «бетонки» — кольцевой автотрассы А-101. А наиболее радикальной альтернативой виделась полная замена трамвая на предложенную незадолго перед тем французской компанией «ТрансЛор» (*TransLohr*) оригинальную транспортную систему, гибрид трамвая и троллейбуса, в которой транспортные средства движутся на колесах автомобильного типа вдоль единственного среднего рельса (первая в нашей стране презентация этого средства передвижения состоялась в декабре 2010 г. на выставке «Транспорт России» в московском Манеже). Некоторые руководители города и района в своих выступлениях даже сообщали о своих поездках в компанию «ТрансЛор» и о готовности предоставить этой фирме площади пригородной промышленной зоны Кудиново для сборки необычного подвижного состава. Однако до первого в XXI в. глобального экономического кризиса уже оставалось тогда менее двух лет, и вызывал вопросы тот факт, что в целом в мире система «ТрансЛор» получила чрезвычайно малое распространение²⁴.

Дальнейшее развитие событий, очевидно, в немалой степени ускорила кончина 20 марта 2010 г. энергичного основателя и первого директора «МосОблЭлектроТранса» Михаила Мироновича Фарберова. На прошедшей с 6 по 8 сентября 2010 г. I Международной специализированной выставке «ЭкспоСитиТранс» «МосОблЭлектрТранс» еще сообщал об эксплуатации «трамвая-филиала в Ногинске». Но уже со следующего 2011 г. администрация Ногинского района сочла целесообразным вывести трамвай из подчинения «МосОблЭлектроТранса»

²⁴ См., например, новостную хронику тематического журнала *Tramways & Urban Transit (UK)*.

в ведение избранного на конкурсной основе сугубо местного ООО «БСК-5». Аббревиатура в названии нового оператора расшифровывалась как «Богородская строительная компания № 5», однако это предприятие много лет занималось также регулярными пассажирскими перевозками на микроавтобусах («маршрутках»). На линию к тому времени выпускались, как правило, не более двух вагонов одновременно, и как транспортное средство трамвай стремительно терял значение.

Последним до сих пор днем регулярного трамвайного движения по Ногинску остается 31 марта 2011 г. Затем, согласно расклеенным по городу объявлениям, «на время капитально-восстановительного ремонта инфраструктуры и пополнения вагонного парка трамваями новейшего белорусского производства» были организованы восемь рейсов в день муниципального автобуса большой вместимости ЛиАЗ-5256 с броскими наклейками на бортах «По прежнему маршруту трамвая» и признанием всех льгот, ранее предоставлявшихся электротранспортниками. На протяжении нескольких последовавших лет энтузиасты-волонтеры организовали ряд показательных рейсов по городу единственного трамвайного вагона, которые, к сожалению, не имели особого резонанса. Наконец, утром 13 июля 2014 г. обнаружилось первое значительное хищение контактной сети в малонаселенном Доможирове. После этого уцелевшие контактная и осветительная сети были оперативно демонтированы, с улиц удалили и все опоры сети, включая трубчатые металлические, установленные всего лишь в 2004 г. Из здания тяговой подстанции, сооруженной в 1924 г. близ перекрестка улиц III Интернационала и Советской, также демонтировали оборудование.

25 февраля 2016 г. энтузиастам сохранения трамвая удалось организовать общегородскую дискуссию о его дальнейшей судьбе: голоса «за» и «против» разделились фактически поровну. К последовавшему затем 27 августа того же года очередному Дню Богородского края аналогичная дискуссия прошла в популярной социальной сети «В контакте», в ходе которой более 70 % участников высказались за сохранение трамвайной сети, некоторые — с ее модернизацией до современного уровня, другие, напротив, с сохранением и частичным воссозданием колоритного изначального облика.

Несмотря на сочувственные общественные настроения, один из последних вагонов 71-608КМ был благоразумно предложен в качестве экспоната военно-техническому музею, основанному несколькими годами ранее на базе бывшего пионерского лагеря в Ивановском к северо-востоку от Ногинска. Специалисты этого музея не только с благодарностью приняли экспонат, но и организовали его прощальный рейс по городу в очередной День Богородского края 27 августа 2016 г.

18 сентября 2017 г. группа местных активистов пыталась провести городской референдум о судьбе трамвая, совместив его с очередными выборами в Государственную думу России. Активность жителей оказалась слабой: референдум привлек менее 50 % зарегистрированных

избирателей и был признан несостоявшимся. При этом большинство проголосовавших выбрали из предлагавшихся вариантов демонтаж трамвайной линии ради устройства на ее месте велосипедных дорожек.

24–26 августа 2018 г. Ногинской парк культуры и отдыха был выбран местом проведения очередного Фестиваля цветников Московской области. К этому событию городская администрация приурочила уже целенаправленный демонтаж трамвайных путей. На тянущемся вдоль парка участке улицы III Интернационала место шпал и рельсов заняла обширная автопарковка для гостей, а на старинной Трудовой улице в самом центре города — дополнительная полоса для автобусов. В планах местного руководства на весенне-летний сезон 2019 г. значилось снятие одиночного пути между двумя упомянутыми отрезками ради устройства велосипедной дорожки центр — парк²⁵. Год спустя означенная велодорожка так и не появилась, а вот пути были действительно демонтированы почти на всем протяжении кроме, разве что, участков, где такие работы могли обернуться еще большими затруднениями для автомобильного движения: на Глуховском мосту и Патриаршей улице (в советские годы — улице 9 января), представляющей собой внутригородской участок Малого бетонного кольца А-101. Таким образом, изначальная трамвайная линия все более уходит в небытие, однако де-юре ногинский трамвай продолжает существовать как всего лишь «переживающий модернизацию», в подтверждении чего на территории депо, занятого ныне автотранспортной службой «БСК-5», продолжает находиться последний вагон типа 71-608КМ.

1 февраля 2019 г. прошли общественные слушания очередных проектов благоустройства исторических городских кварталов. Один из местных предпринимателей представил там слайды изготовленной им к 95-летию трамвая приблизительной реплики одного из двухосных электрических вагонов начала XX в. с бортовым номером 001. К предстоящему летнему сезону ее предлагалось установить в качестве мини-кафе то ли на еще сохранившемся при выходе в город с железнодорожного вокзала подлинном трамвайном разъезде самой первой линии, то ли на отрезке рельсового пути, специально прокладываемом несколькими кварталами далее в общегородской пешеходно-досуговой зоне, где, правда, трамваи исторически никогда не курсировали. Местные любители современной компьютерной техники предложили организовать выдачу посетителям того кафе модных ныне «шлемов дополненной реальности», позволяющих, благодаря достаточно большому фонду архивных фотографий, накопленному местным краеведческим музеем, наглядно увидеть, как изменялся облик Богородска — Ногинска в различные исторические эпохи. К сожалению, и это совсем скромное по масштабам предложение остается нереализованным вот уже второй год.

²⁵ *Бородина Е.* С перспективой на развитие. Реконструкция центральной части Ногинска положит начало масштабным мероприятиям по созданию комфортной городской среды // Богородские вести. 24 января 2019 г.

При всей пессимистичности ситуации, заметим, что до сих пор ничто, кроме проблем с финансированием и, возможно, некоторых субъективных причин, не мешает в принципе восстановлению, а точнее, новому строительству трамвайной сети в соответствии с упоминавшимися выше рекомендациями Гипрогора 1983 г. с современными низкопольными вагонами, обособленным на всем протяжении линии полотном, экономичным электрооборудованием и прочими достижениями научно-технического прогресса. Остается надеяться на первые шаги в данном направлении уже к близящемуся 2 марта 2024 г. вековому юбилею предприятия, тем более что к тому времени Ногинск должен быть, наконец, избавлен от немалого количества транзитного автотранспорта благодаря ведущейся ныне прокладке через восточные предместья города Центральной кольцевой автомобильной дороги.

References

- Bodnia, O., and Denshchik, M. (eds.) (2016) *Atlas gorodskogo elektrotransporta Rossiiskoi Federatsii [Atlas of Urban Electric Transport in the Russian Federation]*. Krasnodar: Traditsiia, 2016.
- Borodina, E. (2019) S perspektivoi na razvitie. Rekonstruktsia tsentral'noi chasti Noginsk polozhit nachalo masshtabnym meropriiatiiam po sozdaniiu komfortnoi gorodskoi srede [With a Prospect for Redevelopment. The Renovation of Downtown Noginsk Will Set the Stage for Major Efforts Aimed at Creating Comfortable Urban Environment], *Bogorodskie vesti (Noginsk)*, January 24, p. 1.
- Dubrovskii (1924) Bogorodskii tramvai (beseda s zam. zav. obshchim otdelom Uispolkoma tov. Spulanovym) [The Bogorodsk Tram (A Conversation with Deputy Head of the General Department of the Uyezd Executive Committee, Comrade Spulanov)], *Golos rabochego (Bogorodsk)*, February 27, p. 1.
- Frankfurt, S. (1924) 2-i sovetkii tramvai [The 2nd Soviet Tram], *Pravda*, March 2, p. 5.
- И'ф, I. A., and Petrov, E. P. (1961) Dvenadtsat' stul'ev (The Twelve Chairs), in: И'ф, I. A., and Petrov, E. P. *Sobranie sochinenii v 5 t. [Collected Works in 5 vols.]*. Moskva: Goslitizdat, vol. 1.
- Moskovskie gorodskie zheleznice dorogi. Al'bom sooruzhenii [Moscow Urban Railways. The Album of Facilities]* (1912). Moskva, 1912.
- Poiasnitel'naia zapiska k projektu elektricheskoi zheleznoi dorogi oblegchennogo tipa Moskva – Bogorodsk [An Explanatory Note to the Project of the Light Electric Railway Moscow – Bogorodsk]* (1912). Moskva.
- Semenov, N. M. (1984) Relikvii Oktiabريا [The Relics of the October], *Stroitel'stvo i arkhitektura Moskvy*, no. 10, p. 29.
- Semenov, N. M. (1984). Moskovskii tramvai (problemy sokhraneniia pamiatnikov gorodskogo transporta) [The Moscow Tram (Problems of Preservation of the Monuments of Urban Transport)], in: Gavriushin, N. K., and Kuzin, A. A. (eds.) *Pamiatniki nauki i tekhniki, 1984 [Monuments of Science and Technology, 1984]*. Moskva: Nauka, pp. 98–104.

- Semenov, N. M. (1988) Zvonki nad Podmoskoviem [Tram Bells over The Moscow Suburbs], *Turist*, no. 1, p. 31.
- Semenov, N. M. (1989) A mozhet, vse-taki trolleibus? [Maybe, After All, a Trolleybus?], *Znamia kommunizma (Noginsk)*, January, 21, p. 1.
- Semyonov, N. (1994) The Noginsk (Bogorodsk) Tramway, *Light Rail and Modern Tramway (UK)*, vol. 57, no. 677 (May), pp. 118–120.
- Tramvai iz proshlogo [A Tram from the Past] (1987), *Gor'kovskaia pravda*, July 21, p. 4.
- Tuvaeva, L. V. (1989) Priglasite turistov [Invite the Tourists], *Leninskoe znamia*, March 1, p. 1.
- Zamorozhennyi iubiliar [A Frozen Hero of the Anniversary] (1994), *Bogorodskie vesti (Noginsk)*, March 2, p. 1.
- Zhuravlev, G. (1974). Tramvaiu polveka [50th Anniversary of the Tram], *Znamia kommunizma (Noginsk)*, March 8, p. 4.

Received: February 21, 2019.