

УДК 94(4) «1917/1941».

## ДО ІСТОРІЇ БУДІВНИЦТВА БАЛАКЛАВСЬКОГО ТРАМВАЮ

**Нікітіна І. В.**, канд. іст. наук, пров. наук. співр.

(Національний музей героїчної оборони і визволення Севастополя)

*У статті розглянуто початок будівництва трамвайної лінії «Севастополь-Балаклава» – першої міжміського трамвай лінії. На основі документів Державного архіву м. Севастополя з'ясовано, як вирішувалося питання поставки будівельних матеріалів для трамвая. Виявлено, що в цій сфері спостерігалися великі проблеми з питання принципів і оплати даних поставок, що і призвело до затримки реалізації проекту.*

В історії Балаклави у 1920–1930-х рр. важливу сторінку займає поява трамвайної лінії «Севастополь – Балаклава», яка стала першою міжміською лінією курсування трамваю. Інформація щодо Балаклавської лінії трамваю у 1920 – 1930-х рр. дуже часто публікувалася у севастопольської міської газеті «Маяк Комуни» (нині «Слава Севастополя»), її історія в загальному вимірі розглядається у краєзнавчому дослідженні С. А. Гархова «Перший у Криму», яке присвячене історії севастопольського трамваю та тролейбусу [1].

Розглянута вона, хоч і фрагментарно, й у літературі щодо загальної історії Балаклави. Але, не зважаючи на велике коло таких публікацій, комплексно історія Балаклавського трамваю не розглядалася. Актуальним залишається ще багато питань щодо цього будівництва. У нашої статті ми приділимо увагу проблемам постачання будівельних матеріалів на лінію, тому що саме ці проблеми зіграли основну роль у затриманні термінів її будівництва. Дослідження спирається на архівні джерела, що зберігаються у Державному архіві м. Севастополя.

Перш за все відмітимо шлях курсування трамваю за маршрутом «Сева-

стополь – Балаклава»: лінія починалася від пл. Комуни (нині пл. Ушакова), йшла по 4-й Bastiонній (друга зупинка біля севастопольської панорами); на перехрестку сучасних вул. М. Музики та О. Кошевого шлях повертав до сучасного проспекту М. Острякова, потім йшов в руслі нинішнього дорожнього полотна проспекту до повороту на вул. Сілаєва, де повертав праворуч від нього (зараз це житлова забудова шостого мікрорайону Куликова поля), й таким чином шлях продовжувався до нинішнього повороту на Максимову дачу (у 1920-х рр.



терорія Новоземельської сільради), далі проходив приблизно там, де зараз йде Балаклавське шосе, крізь сад Максимовича, де був роз'їзд. Доходячи до сучасного повороту на Балаклаву, трамвайний шлях забирав ліворуч по низу Золотої балки мимо х. Ароні, Шита (тут лінія робила велику петлю через значне пониження місцевості), далі вона проходила через сучасний лісгосп та мікрорайон контори агрофірми «Золота балка», і виходила до д. Кадиковка; далі приблизно співпадала з сучасною вул. Новикова й доходила до пл. 1 травня, де була кінцева зупинка [1, С. 180; 2].

Будівництво трамваю тривало протягом року з листопада 1923 р., пробний пуск лінії – 14 листопада 1924 р., офіційний пуск лінії 1 травня 1925 р., остаточне введення до ладу – травень 1926 р. після завершення будівництва вітки від міського саду у м. Балаклава до площі 1 травня.

Щодо першого етапу будівництва, то хронологічно це виглядає наступним чином. 3 січня 1924 р. при Севастопольському виконкомі відбулася міжвідомча нарада з цього питання. У її постанові значилося: «Принимая во внимание все экономические выгоды от постройки линии трамвая в г. Балаклаву, Совещание единогласно» визнало «необходимым осуществление названной работы. Считаясь с тем, что средства на постройку трамвая могут быть получены в значительной мере от сдачи в долгосрочную аренду дачи и виноградников Балаклавы» вирішили запропонувати «Севкоммунхозу и БалСельсовету: а) выделить жилищный фонд стоимостью до 100000 руб. зол. и до 10 дес. виноградников; б) сделать планы дач, их съемки, краткое описание означенного имущества, а также Балаклавы как курорта». Також було доручено Севастопольському Комунгоспу сумісно з Балаклавською сільрадою зробити розвідку для спорудження лінії трамваю в м. Балаклаву, завершивши зазначену роботу до 11 січня 1924 р. Запропоновано Уповноваженому Головелектро скласти кошторис на це спорудження до 12 січня 1924 р. Запропоновано тов. Прокоф'єву (посада не вказана) направити клопотання до Управління Південної залізниці «отпуск старых рейк для трамвайного пути в Балаклаву в количестве по справке т. Добронравова» (автор проекту будівництва). Загальне керівництво щодо проведення будівельних робіт на лінії доручалося Уповноваженому Головелектро і Управління з електропостачанням [3, Арк. 12].

8 січня 1924 р. виконком у доповіді до Наркомзему РРФСР попередив наркомат про початок спорудження трамвайної лінії до Балаклави, першими з яких намічались роботи з проведення лінії електропостачання з Інкерману до Балаклави протяжністю біля 11 верств з спорудженням у Балаклаві трансформаторної підстанції. Ця лінія була покликана електрифікувати господарства околиць Балаклави та надати поштовх у розвитку інтенсивних культур та раціонального використання держземель у регіонах. Загальні витрати становили б 30000 крб., але у місцевому бюджеті їх не було. Взагалі серед місцевих трестів було бажання надати кошти, але складності викликало постачання стовпів, хоч лісове господарство обіцяло, що з отриманням дозволу від Наркомзему та місцевого управління надасть необхідне з Чоргунських та Ай-Тодорської дач (лісництв). Від Наркомзему очікували на такий дозвіл для відпуску 250 од. стовпів, для цього й посилали доповідь про ці роботи [3, Ар.14].

27 лютого у Севастополі відбулася ще одна нарада з питання створення акціонерного товариства для побудови та експлуатації трамваю до м. Балаклава. За підсумком доповіді Добронравова щодо побудови трамваю до Балаклави та всіх обставин її фінансування рада постановила «Ввиду того, что представителям Крымкурсо, ЦУКК для вхождения пайщиками в дело постройки и эксплуатации линии трамвая необходимо детально ознакомиться со всеми материалами», під головуванням Добронравова та членів Козловського, Чекамерева, Бирулі та Шмельова створювалося бюро, яке знайомилося з матеріалами протягом 5 днів щоби виявити своє відношення до вступу до товариства [3, Арк.40].

28 лютого у виконком від Севастопольського лісництва надійшов лист з повідомленням, що у наслідок запитання від виконкому про положення

справи щодо заготівлі стовпів для передачі електричної енергії для трамвайної лінії до Балаклави, та за результатами доповіді від Лісництва до Головного Лісового Управління з даного питання, була ним отримана Постанова Наркомзема про відпуск сухостійного лісу із Севастопольського та Ялтинського лісництв, на її підставі головний лісник повинен був провести вибірку та клеймування сухостійного лісу, придатного для вказаної мети, так як рубка зростаючого лісу не передбачалася кошторисним призначенням. Але за результатом огляду лісу на цей предмет, сухостійного й взагалі лісу, з якого можна було б виготовити необхідні для трамвайної лінії стовпи, у Лісових дачах Лісництва не було, про що лісник доповів Управлінню та просив його з огляду на терміновість та особливу важливість питання вирішити його у терміновому порядку, щоби не було нарікання за затримку. На що надійшло нове представлення Лісового Управління до Наркомзему про можливість відпуску усіх стовпів, необхідних для Севастопольського виконкому, із Ялтинського лісництва за заготівельною ціною, де такі були у достатньої кількості., тому виконкому слід було подати запит до Ялтинського лісництва, де такі можна було б отримати [3, Арк. 49].

Тим часом справа щодо засобу постачання рейок для Балаклавського трамваю тривала. На початку березня 1924 р. під час знаходження у м. Харків для вирішення цього питання представник від Севастопольського виконкому (прізвище не вказано), повідомив трест Електропостачання та виконком, що Південна залізниця з пропозиціями Центру не згодна, бо в неї не було у надлишку рейок для продажу їх як не гідних, а були рейки, які ще не були у роботі. Але йдучи назустріч Севміськраді був запропонований їх відпуск за пільговим тарифом, тому що, наприклад, Харківському комунгоспу та цу-

кортресту рейки для стовпів відпускалися за ціною від 2,12 крб. за пуд, ліс теж. Тому Правління залізниці за ціною, яку об'явив центр, відпускати рейки у Севастополь категорично відмовилося. Але питання поставили повторно перед правлінням для отримання максимальних пільг для Севастополя, таке обговорення відбулося, але його результатом стало лише відстрочування терміну оплати від 1 до 2 років та прорахування підкладок з накладками по 1,5 крб., а не 3,5– 4 крб. за пуд. Правління довго не йшло й на ці уступки, тому що на той час з рейками була криза, залізниця сама купувала їх по 4 крб. Було вирішено наступне: рейки відпустити за пільговою ціною по 1,5 крб. (тариф франко склад) та накладки та підкладки по 1,5 крб. (склади планувалися на станціях Крюково, Полтава, Прилуки и ін.). Залізниця доручила складати виконкому угоду з трестом Електропостачання [3, Арк. 39].

10 березня 1924 р. до Наркомату шляхів сполучення РРФСР було направлено листа від Севастопольського виконкому щодо правил відпуску рейок для трамваю. Він знов просив про відпуск старих рейок для цього будівництва. Виконком писав: «Так как осуществление постройки трамвая Севастопольский исполком намерен произвести из местных средств и отчислений от платы за электроэнергию, то ходатайство Исполкома сводилось к наиболее льготному отпуску рейк и скреплений. НКПС, идя навстречу местным нуждам Севастополя, предложил Южным железным дорогам согласовать это вопрос с КСМСТО по учету госфондов, установив льготные условия в смысле цены и оплаты». Але Правління Південної залізниці 21 лютого 1924 р. змінило й ціни, і умови постачання рейок, що призвело до неможливості отримання їх на пільгових умовах, та до затримки будівництва трамваю на довгий строк. На той час виконком вже замовив час-

тину матеріалів для трамваю, у тому числі й рейки, так як очікував на отримання рейок, плануючи завершити будівництво трамваю до осіннього курортного сезону [3, Арк. 51]. У архівній справі виявлено документ, який зафіксував ці умови. Так, Південна залізниця вимагала, щоб рейки мали вагу не нижче за 18 фунтів, ціна їх виставлялася за пуд від 40 до 80 коп. золотом, за кріплення від 1 крб. до 1,5 крб. Умови сплати: «а) Погашение арендной платой за Дома Отдыха и виноградники, которые могут быть сданы в долгосрочную аренду; б) в случае отказа от аренды домов и виноградников, погашение может быть начато со 2-го года эксплуатации трамвая в размере 5000 руб. золотом в год; в) вхождение Южных железных дорог акционером в предприятия Балаклавского трамвая с внесением взамен капитала рельс и скрепленный» [3, Арк. 13]. За результатами засідання правління Південної залізниці 1 березня 1924 р. було прийнято рішення про відпуску рейок та кріплення для трамваю за ціною 1,50 крб., пул франко зі сплатою авансу 25 % вартості з розстрочкою платежу на 2 року рівними частками [3, Арк. 46].

11 березня 1924 р. відбулася засідання пленуму Севастопольського окружного виконавчого комітету, що вирішив прискорити роботи з обладнання лінії Балаклавського трамваю, просити Правління Південної залізниці відпустити рейки і скріплення за ціною, вказаною у постанові НКШС від 5 лютого 1924 р. № 262961. Для цього пленум підтвердив Постанову Президії виконкому. Виїхати в Харків тов. Богданову, запропонувати тов. Добронравову терміново виїхати до Москви з питання клопотання в НКШС з підтвердження своєї постанови від 5 лютого 1924 р. № 262961, так як постанова Правління Південної залізниці від 21 лютого за № 1378/158 на отримання рейок та скріплення перевищувала ціну, вказану у по-

станові НКШС, а це затримувало будову трамвайної лінії. Для керівництва прокладки лінії створити комісію під головуванням тов. Богданова (виконком), і членів: управління електрифікації тов. Добронравова, від комунгоспу тов. Скорик, від Балаклавської сільради голови тов. Фролова, від Управління електропостачання тов. Григорьєва. На проведення робіт між двома установами Електропостачання та Комунгоспом скласти угоду; просити Кримраднарком про затвердження плану робіт на спорудження трамвайної лінії Севастополь – Балаклава, вважати їх як суспільні роботи. Просити Народний комісаріат Праці Криму при наймі робітників на будівництво лінії надати пільгові умови, що полегшило б проведення даного питання в життя в умовах обмеженості коштів [3, Арк. 52].

24 березня 1924 р. до Кримського Раднаркому відправлено докладну записку про спорудження Балаклавського трамваю. З неї виходило: з грудня місяця 1923 р. при виконкомі відбулося декілька нарад з участю Електропостачання та інших зацікавлених осіб щодо питання побудови трамваю; за їх результатами Президія виконкому вийшла з клопотанням в НКШС про надання на пільгових умовах рейок, скріплень та інших необхідних матеріалів для будівництва, також було обговорено фінансову сторону питання й будівництво увійшло у практичну площину.

11 березня 1924 р. було завершено розвідування на лінії, складені кошторис та пояснювальна записка та весь матеріал передано у виконком, який постановив просити РНК Криму затвердити план робіт з будівництва лінії. Сума будівництва була визначена біля 80000 крб., між тим згідно кошторису трамваю необхідно було витратити 108000 крб., тож відкритим залишалося питання щодо 28000 крб. Це питання з дозволу виконкому планували вирішити за рахунок використання вільного

житлового фонду для оренди. Передання лінії енергії з Північного Доку повинно було сприяти зрошенню в районі Золотої балки високоякісних культур на вільних землях. Також виконком просив КримРНК затвердити план будівництва трамваю до Балаклави, про надання позики у розмірі 28000 крб. у доповнення до наявних коштів, порівняти ці роботи до розряду громадських робіт (в роботі займали 150-200 осіб), встановити знижену оплату робітникам, які набиралися з безробітних. Все це на думку виконкому надавало можливість негайно приступити до спорудження трамваю [3, Арк. 56].

У березні 1924 р. відзначалось взагалі досить активне листування щодо проблем з початком будівництва трамвайної лінії до Балаклави. Наприклад, на початку цього місяця Наркомат землеробства писав до севастопольського виконкому щодо відпуску стовпів для будівництва електромережі для трамваю, у відповідь до відношення виконкому за № 997 від 20 лютого 1924 р., що згідно плану господарства ні у Чоргуньської, ні у Меккензівської ділячці відпуск сирозростаючого лісу не припущено, у виконання постанови Наркомзему Севастопольському лісництву запропоновано виклеймити сухостійний ліс. Але такого, щоб був придатний для виготовлення стовпів, не виявилось, тому згідно до резолюції НКЗ виконкому доведено, що стовпи із Севастопольського лісництва відпущені не будуть. Надане розпорядження виклеймити як по догляду дерева у Південнобережному лісництві; робота на час складання листа велася, по її закінченні з виконкомом повинен був укластися договір [3, Арк. 50].

13 березня 1924 р. до виконкому міста Севастополь Управління Південної залізниці направило такий лист: «Отношением от 22 февраля с/г. за № 1387/158 Вам было сообщено постановление правления об условиях отпуска Южными дорогами рельс и скрепле-

ний для постройки Балаклавского трамвая, а именно по 1,5 руб. за пуд франко-склад с уплатой 25 % аванса общей стоимости и рассрочкой платежей на 2 года равными частями. Сообщая об этом Хозяйственно-Материальный Отдел Правления Южных жел. дорог просит уведомить, остается ли в силе Ваше предложение об отпуске указных материалов»[3, Арк. 53].

31 березня до Правління Південної залізниці Севвиконком надсилає листа щодо проблеми постачання матеріалів для будівництва Балаклавського трамваю. В документі пишеться, що не зважаючи на обмеженість коштів для спорудження трамвайної лінії Севастополь – Балаклава Севміськрайвиконком завдяки підтримці вищих органів, зокрема Правління Південної залізниці, зміг приступити до виконання вищевказаних робіт, але все одно виконком був змушений економити обмежені кошти, несучи відповідальність за повне та своєчасне завершення будівництва лінії. тому він звертався з проханням до Правління Південної залізниці ще раз надати пільговий тариф з передання придбаних у них рейок та скріплень [3, Арк.62].

30 березня відбулося засідання комісії з будівництва трамвайної лінії Севастополь – Балаклава щодо проведення робіт з її спорудження, на якому було прийнято рішення передати ці роботи за угодою Управлінню з енергопостачання, на яке клалася повна відповідальність за виконання робіт у строк згідно затверджених кошторисів (за дорученням тов. Скорику та Брагинцеву поставити це питання на правлінні Управління), про погашення міськгоспом цьому управлінню коштів на будівництво у розмірі 30000 крб. (на придбання рейк – 10000, на роботи декілька разів по 5000 крб.), встановлено крайній термін завершення робіт 15 вересня 1924 р., доручено відділу міськгоспу та одночасно Управлінню Електропостачання виробити проект домов-

леностей угоди на проведення робіт згідно п. 1 – експлуатацію дороги, погашення заборгованості тощо (всі неоплачені кошти погашаються з виручки трамваю, у випадку недостатності покриваються пропорційно сумам, внесеним пайщиками, міськгосп має первинне право викупу трамваю від пайщиків), доручити одному з правління Управління Електропостачання звернутися до Крим РНК для отримання векселя Кримдержпостачу на суму в 28000 крб.; доручено тов. Брагинцеву огляд рейок та у випадку гідності прийняти їх та заключити договір, підписати угоду про отримання рейок від Південної залізниці, його же планували затвердити керівником робіт, Управління з Електропостачання просили негайно приступити до спорудження дороги [3, Арк. 63].

27 березня відбулася нарада при секції енергетики Кримплану з участю голови Севастопольського виконкому тов. Богданова щодо розгляду питання про будівництво трамвайної лінії Севастополь – Балаклава на підставі постанови Пленуму Севрайвиконкому від 11 березня 1924 р. та відношення його ж за № 1801 від 25 березня 1924 р. Нарада дійшла таких висновків: 1) про бажаність проведення трамваю, яке могло бути досить дешевим враховуючи постачання матеріалів та наявність вже їх значної кількості; 2) наявні кошториси не зважаючи на всю пільговість постачання матеріалів для будівництва мали тенденцію до скорочення; 3) такі кошториси повинні були мати гарантії від Правління Севастопольського Електропостачання та Уповноваженого Головелектро по місту Севастополь; 4) при чому бажана була допомога від Кримраднаркомом щодо позики для Електропостачання на 3 роки у сумі 28000 золотих крб., 5) ця позика підлягала б погашенню через 3 роки після пуску трамваю; 6) Кримраднарком зі свого фонду міг б надати її із портфелю век-

селів, їх реалізацію та облік брало на себе Севастопольське Електропостачання; 7) враховуючи важливе у всіх відношеннях спорудження трамвайної лінії Севастополь – Балаклава та проведення позики векселі треба видати на суму 40000 крб., 8) роботи повинні були відбуватися як громадські [3, Арк. 65].

5 квітня 1924 р. відбулася нарада Севастопольського районного профбюро, виконкому, райкому партії, інспекції з праці будкому та електротресту. Питання було два: про організацію робіт на спорудженні трамваю до Балаклави та про взаємовідношення у цьому питанні з профспілками. По першому питанню доповідав Богданов, вказавши на недостатність коштів на ці роботи, та необхідність визначити їх громадськими, це надало б більше пільг як з страхування, так і з оплати праці. Представник соцстраху тов. Виноградов був проти скасування плати до соцстраху, представник профспілок запевнив, що члени їх організацій не будуть згодні до праці без страхування. Тов. Семенов вказав, що роботи можна було б здати відрядно артілям з безробітних. Рішення наради щодо питання: брати такі внески у мінімальному розміру. Щодо другого питання, то вирішили направити до розгляду питання про соцстрахування в центр, стати до робіт з застосуванням здачі їх артілям відрядно, з наданням їм допомоги з боку профспілок [3, Арк. 69].

10 квітня відбулася міжвідомча нарада при Севрайвиконкомі з питання про відкриття робіт зі спорудження трамвайної лінії у Балаклаву, основні результати якої наступні: 1) роботи відбувалися у порядку громадських робіт згідно розрішення Кримського НКП від 7 квітня 1924 р. за кошторисом та відповідальністю Електропостачання, керівництво робіт Брагинцев;

2) контроль за виконанням громадських робіт здійснювався комісією з громадських робіт у складі представників виконкому (голова), відділу праці,

райпрофбюро та по 2 від міськгоспу та Електропостачання; 3) тов. Семиножичу було доручено розробити положення про взаємовідношення між комісією громадських робіт та Електропостачанням; 4) про скликання 11 квітня комісією громадських робіт для заслуговування їх керівництва; 6) скликати комісію з тов. Семенова, Брагинцева та начальника першої дорожньої ділянки Шевченко для огляду рейок, що заготовлені Металторгом та дати свої висновки про їх придатність. Одночасно з цим розробити технічні умови прийомки рейок взагалі [3, Арк. 70]. Наступного дня (11 квітня 1924 р.) згідно попередньої наради відбулося засідання Комісії з громадських робіт, на якому було розглянуто питання: про відкриття спорудження Балаклавського трамваю, про залучення до цих робіт в'язнів Виправдому, про техперсонал та винагородження його, доповідь за результатом огляду рейок, організації робіт у Балаклаві. Були прийняті рішення: 1) до робіт планували приступити з 15 квітня 1924 р., признали можливим задіяти в'язнів з виділення для них окремої ділянки робіт, на перший час роботи встановили штат: 1 виконавчий робітник (оклад 120 крб.), 2 техніки (90 крб.), десятників 2 (60 крб.) (за який термін оплата не вказано), від прийому рейок від Металторгу утриматися [3, Арк. 71].

Продовжуючи тему постачання рейок для трамваю звернемо увагу на наступний документ – звернення відділу будівництва НКШС до Правління Південної залізниці від 11 травня 1924 р. (копія була направлена до виконкому) який свідчить, що відношенням від 5 лютого 1924 р. за № 2622961 «ЦУЖЕлом» до залізниці надійшли правила відпуску севвиконкому 14 верств рейок з підкладками та накладками для спорудження трамваю між Севастополем та Балаклавою. Але згодом до наркомату надійшли від представника Севвиконкому інженера Добронравова: заява

про зміну умов відпуску залізницею (скорочення кредиту з оплати кошторису рейок до двох років та про відпуск матеріалів не у Севастополі, а у віддалених від нього пунктів (Полтаві та ін.) та клопотання про залишення в силі умов відпуску матеріалів сполучення «ЦУЖЕЛ» с передачею їх у Севастополі, або дозволити перевезення їх за пільговим тарифом. За розглядом цих прохань зам. ЦИН Борисов відхилив клопотання про застосування пільгового тарифу та залишив у силі ним же затвержені (див. № 262 – 2961) умови відпуску матеріалів. У зв'язку з чим «ЦУЖел» просив про застосування без будь-яких змін доведених до залізниці умов відпуску матеріалів; при цьому вказане було бажання відпускати такі у пунктах найменш віддалених від Севастополя [3, Арк. 89].

Цікавим також є лист Севвиконкома до управління електропостачання щодо фінансування будівництва лінії. Воно направлено до відомства як відповідь на їх запит. З цього документу слідує, що на травень місяць (дата складання документу між 14 та 15 травня) виконком сплатив управлінню у вигляді задатку 10000 крб. за рейки, а також взяв зобов'язання плати як за рейки також за виконання всіх робіт з спорудженням та обладнанням лінії по термінам на 20 травня – 5000 крб. на 5 червня – 5000 крб., 1 липня – 5000 крб., і 1 серпня – 5000 крб. Крім того виконком пообіцяв, що залишок фінансування дороги 28000 крб. (загальна сума планувалася на 58000 крб.) буде внесений, як тільки отримають дозвіл від Кримської РНК, але на їх думку це повинно було відбутися не пізніше 1 вересня 1924 р. Доповідалося також, що сплату витрат та платежів по векселях за електроматеріали, рейки та інші матеріали для будівництва у межах підписаного Управлінням кошторису на суму 147.242 крб. управління та виконком повинні були проводитися у рівних до-

лях. На випадок перевищення таких розходів щодо кошторису, їх плата падає на управління, за винятком кошторису фрахту на рейки. Також вказувалося, що завершення будівництва рахується з моменту пробного пробігу трамваю по усій лінії. Експлуатування лінії покладалося на Управління за рахунок відпрацьованих по завершенню будівництва умов на підставі угоди між ним та виконкомом [3, Арк. 90].

Таким чином короткий розгляд основних документів щодо початкового етапу зі спорудження трамвайної лінії та постачання матеріалів до неї дають змогу дійти таких висновків, що неузгодженість між інтересами Севастополя, рішенням щодо надання пільг для придбання матеріалів та умовами Пів-

денної залізниці щодо цього процесу є головним фактором затримки будівництва трамваю. Тільки вирішивши це питання (а це відбулося не раніше липня місяця 1924 р.), до нього змогли приступити. Щодо формування технічних умов та організації самих робіт, а також фінансування проекту, то з цього боку проблем було значене менше. В цілому ж, аналізуючи загальний шар виявлених архівних джерел щодо будівництва трамваю «Севастополь – Балаклава», треба підкреслити, що незважаючи на об'єктивні та суб'єктивні складності цього процесу, і у місцевої влади, і у центральних відомств було чітко уявлення про необхідність спорудження лінії для покращення економічного розвитку Балаклави.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Тархов С.А. Первый в Крыму: История трамвая и тролейбуса в Севастополе. – Севастополь, 1998. – 300 с.
2. Фонди НМГО і ВС Н/В 16607
3. Державний архів м. Севастополя – Ф. Р-420. – Оп. 1. – Спр. 51

***Никитина И.В.** К истории строительства Балаклавского трамвая. В статье рассмотрено начало строительства трамвайной линии «Севастополь-Балаклава» – первой междугородней трамвай линии. На основе документов Государственного архива г. Севастополя уяснено, как решался вопрос поставки строительных материалов для трамвая. Выявлено, что в этой сфере наблюдались большие проблемы по вопросу принципов и оплаты данных поставок, что и привело к задержке реализации проекта.*

***Nikitina I.V.** On the history of the construction of the Balaklava streetcar. In this article was inspected the beginning of construction of a tram line «Sevastopol – Balaklava», the first long-distance a tram of a line. On the basis of documents of the State archive of Sevastopol it is understood, how solved a question of delivery of building materials for a tram. It is revealed, that in this area greater problems concerning principles and payments of the given deliveries were observed, as has led to a delay of realization of the project.*