

№ 11 (6289)  
13.04.2007 г.

*Петербургские*

# МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» • Газета выходит с мая 1945 г.

## Дорогие друзья!

*На долю ленинградцев выпали тяжелые испытания, особенно в первую блокадную зиму. Тогда казалось — город почти умер. Но ленинградцы, переживая невероятные трудности, сумели выжить и сохранить город для нас и наших потомков.*

*Ровно 65 лет назад ленинградские трамвайщики, замерзшие и голодные, сумели после двухмесячного перерыва вновь пустить грузовой трамвай. А позже, 15 апреля 1942 года, открыть и пассажирское движение, тем самым заставляя поверить жителей блокадного города в то, что их мучения не напрасны, что Победа над врагом неминуема! Мы отдаем дань памяти жертвам фашистской блокады, всем защитникам Родины! Мы благодарим выживших! Низкий Вам поклон за Ваш подвиг.*

**А. Н. АЛЕКСАНДРОВ**

Генеральный директор СПб ГУП «Горэлектротранс»





# ОДА ТРАМВАЮ

Василий Алексеевич Попов в годы войны был директором трампарка имени Смирнова и на этом посту требовалось, наверно, мужества не меньше, чем на передовой. После войны Василий Алексеевич стал начальником троллейбусной Службы города, по сути дела восстанавливал троллейбусное движение на ленинградских улицах.

... К войне готовились. Подготовка трамвая и троллейбуса к эксплуатации в военных условиях велась в течение ряда лет. Был разработан мобилизационный план по обеспечению эксплуатации городского электротранспорта во время войны, который предусматривал строительство защитных сооружений, неприкосновенных запасов топлива, материалов, запасных частей, рельсов контактного провода, а также оборудование специальных санитарных четырехосных вагонов. Была разработана система замещения мужского персонала женским, по созданию и обучению на предприятиях аварийно-восстановительных отрядов МПВО.

С первых дней войны все автобусы и легковые автомашины отозваны в действующую армию, городской электротранспорт стал жить и работать по законам военного времени. Был задействован штаб МПВО при трамвайно-троллейбусном Управлении, который

возглавил М.Х. Сорока. Созданы аварийно-восстановительные отряды.

На казарменное положение переведено около двух тысяч руководящих и рядовых работников управления, эксплуатационных служб и предприятий.

Работа ленинградского электро-транспорта подчинялась интересам фронта и противовоздушной обороны города. Помимо обычных пассажирских перевозок трамвай стал перевозить войска, трудармейцев на строительство оборонных сооружений, раненых. Для перевозки раненых было построено 20 четырехосных вагонов типа ЛМ-33 и ЛП-33, закрепленных за парками имени Блохина, Коняшина, Смирнова, за трампарком Кировского района. Так, под перевозку войск отдано более 2000 вагонов и перевезено на них 230 тысяч бойцов.

Важную роль в годы войны сыграл и грузовой трамвайный парк, который в три смены осуществлял перевозки к фронту тяжелого оружия и боеприпасов, перевозил сырье, материалы, топливо для промышленных предприятий и продукты питания к торговым точкам города. Началась эвакуация в глубокий тыл промышленного оборудования, демонтированного на ленинградских заводах. И тут пригодился грузовой трамвай, чтобы подвозить к железнодорожным

станциям станки, механизмы и другое оборудование. На грузовой трамвай легла и перевозка песка для нужд МПВО города и технологических нужд предприятий.

В мастерских трамвайных парков службы пути стали производить противотанковые «ежи». Куски рельсов сваривали крест-накрест и «еж» готов. А в трампарке Смирнова производили надежные противотанковые препятствия из двух колесных пар трамвайных вагонов. Две такие колесные пары крест-накрест скрепляли накладками и стягивали болтами.

Трамвайщики имели большой опыт производства термита для сварки рельсовых стыков, что позволило быстро наладить в мастерских службы пути выпуск взрывчатки, а потом на ВАРЗе - выпуск ручных гранат, противотанковых и противопехотных мин.

Впрочем, мастерские почти всех трамвайных парков выполняли различные заказы фронта. Трампарк имени Леонова наладил выпуск так называемых «звездочек» для танков КВ, трампарк имени Смирнова - головки для снарядов и крепежные скобы для заградительных сооружений.

В первые месяцы войны в ряды военного ополчения вступило около тысячи работников трамвая. Всего в действующую армию и в ополчение было призвано око-



ло 3500 человек. Многие из них не вернулись с фронта. Положение с кадрами крайне обострилось. Численный состав эксплуатационного персонала, с учетом погибших от дистрофии, к середине 1942-го года по системе сократился более чем на 40 %.

Пришлось в срочном порядке принимать меры по привлечению женщин и подростков для работы. В Учебном комбинате и в самих парках организовали краткосрочные курсы по подготовке вагоновожатых по сокращенной программе. На контрольном и профилактическом ремонте вагонов совмещение профессий стало массовым явлением.

Недостаток квалифицированных кадров, трудности по снабжению материалами и запасными частями, бомбардировки и артиллерийские обстрелы создавали огромные трудности для работы трамвая. И все же трамвай продолжал работать в условиях города-фронта, за исключением небольшого периода, начиная с января по 15 апреля 1942-го года: не стало электроэнергии.

Зима 1941-42 годов была одной из самых холодных, температура воздуха понижалась до 40 градусов. В неотопляемых квартирах прочно поселился холод. С 20 ноября 1941-го года произошло очередное снижение нормы выдачи продуктов. С этого дня рабочие и ИТР стали получать 250 граммов хлеба в сутки, а иждивенцы и дети - 125. Чаще всего этот крохотный кусочек хлеба был главным и единственным источником существования ...

Эти печальные данные приводим для того, чтобы показать ту бездну страданий, которую перенесли ленинградцы. Чтобы облегчить участь ленинградцев, руководство города приняло решение создавать на предприятиях лечебные стационары с медицинским обслуживанием и усиленным питанием, разбирать деревянные дома для снабжения населения города дровами.

Истощенным, обессиленным людям приходилось преодолевать большие расстояния, чтобы добраться на работу и домой, тратить на дорогу последние силы. Ленгорисполком принял решение «начать с 15 апреля 1942-го года нормальную эксплуатацию пассажирского трамвая». Пять маршрутов, по которым должно было начаться трамвайное движение, на отдельных участках напоминали довоенное и, в целом, обеспечивали связи всех районов города между собой. Подготовить трамвайные пути - убрать с них снег - помог грузовой трамвай, который начал движение 8 марта 1942-го года. Ученые подсчитали, что действующий трамвай сохранял каждому ленинградцу 400 калорий в день, которые он расходовал для пешего передвижения по городу. Это при дневном рационе в первую блокадную зиму 1087 калорий для рабочих и 581 калория для служащих.

Трамвайно-троллейбусное Управление готово было к увеличению выпуска вагонов на линию, но в городе все еще не хватало электроэнергии. Удовлетворить нуж-

ды города стало возможно лишь к концу 1942-го года, когда восстановленная Волховская ГЭС, по проложенному по дну Ладожского озера кабелю, 23 сентября дала осажденному городу необходимую электрическую энергию. Это позволило 18 ноября 1942-го года к шести работающим маршрутам добавить еще четыре - 18-й, 19-й, 20-й, 24-й.

В ноябре 1943-го уже действовало 13 маршрутов. Полное освобождение города от вражеской блокады создало необходимые условия для восстановления трамвайного движения на довоенном уровне. Число трамвайных маршрутов выросло до 20. К победному 1945-му было восстановлено 40 километров трамвайной сети, 1065 вагонов, 65 километров кабельных линий, 13 преобразовательных подстанций.

В возрождении ленинградского трамвая участие принимали многие промышленные предприятия города. Ими восстановлено 500 вагонов, изготовлено большое количество запасных частей, различной арматуры для контактной сети и так далее.

600 вагонов отремонтировано было предприятиями ТТУ. В результате в 1948 году количество подвижного состава достигло довоенного уровня. Трамвай продолжал оставаться основным видом городского транспорта. Для сравнения: удельный вес перевозок пассажиров составлял - трамвай - 90,8 процента, троллейбус - 4,7; автобус - 4,5 процента.

**Василий ПОПОВ**

# Всю блокаду - в 1-м трамвайном парке



Клавдия Михайловна Дмитриева устроилась в парк им. Коняшина на третий день Великой Отечественной войны, 25 июня 1941 года. Было ей в то время восемнадцать с половиной лет, и по возрасту водителем быть не полагалось. Пришлось оформляться разнорабочей. Пилила и разносила дрова, топила печи в парке и общежитии, выполняла всякую черновую работу. Занимались этим тогда в основном женщины и молодые девчонки, мужчины же защищали город на линии фронта. Уже к концу первого года войны все так ослабели от постоянного недоедания, что каждую работу старались выполнять сидя. При парке был организован огород, занимались и прополкой овощных культур, и считалось тогда большой удачей, если во время прополки удалось оторвать от растущего кочна несколько капустных листов или съесть сырыми две-три маленьких свеклы. В парке кое-

как кормили, давали какую-то кашу, гороховый суп. Работы было много и очень тяжелой. Большею частью приходилось разбирать на дрова деревянные дома. Это днем, а ночью часто приходилось дежурить на крыше - как боец МПВО Клавдия Михайловна должна была обезвреживать немецкие бомбы-зажигалки. Так прошло долгих два года, и только во второй половине 1943-го ее послали учиться на вагоновожатого. Закончила учебу через четыре месяца, и с середины ноября 1943-го вышла на линию как вагоновожатый 3-го класса.

До полного снятия блокады ей довелось целых два месяца водить трамвай по осажденному врагом городу. Клавдия Михайловна работала на грузовых трамваях, перевозила дрова, песок, уголь, снаряды. Бывало, что попадала под бомбежки. Так случилось однажды на Обводном канале, остановившись на мостике, она не покидала вагон, пока не закончилась бомбежка. Ее трамвайный «поезд» состоял из 3-х вагонов: одного закрытого и 2-х открытых платформ. Ездил по всему городу. Грузовые трамваи выполняли перевозки как для фронта, так и для «мирных нужд». Позднее приходилось перевозить корма для животноводства, в совхоз «Ручьи». Трамвай шел только до Поклонной горы, а дальше грузы везли на машинах.

Приходилось возить на открытых грузовых платформах и пленных немцев, которые после войны восстанавливали город.

Деревенская девушка, Клавдия Дмитриева до своей работы в трамвайном парке была далека от техники, но проявляла завидное упорство в освоении профессии водителя трамвая. Уже через два года она сдала экзамен на 2-й класс, а позже и на 1-й. Всего же водителем грузового трамвая К. М. Дмитриева отработала 37 лет, до выхода на пенсию в 1980-м.

В трудовой книжке Клавдии Михайловны несколько десятков поощрений: Почетные грамоты, благодарности, денежные премии. Она не раз отмечалась за досрочное выполнение планов перевозок и была победителем социалистического соревнования - в советское время. А за войну имеет награды: медаль «За оборону Ленинграда» и медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов» и ряд юбилейных медалей. Она ветеран войны, труда и блокадница. Ее фотография не раз заносилась на Стенд почета 1-го трамвайного парка.

Нынешний праздник - 65-я годовщина блокадного трамвая - это и ее личный праздник, который придется отмечать «со слезами на глазах». Ведь ради свободы любимого города Ленинграда К. М. Дмитриева отдала все, что имела, - свою молодость, здоровье, самоотверженный труд. И она рада, что этот подвиг не забыт и сегодня, что петербуржцы вспоминают и чествуют ветеранов блокадного трамвая.

Валерий **МЕЖОННЫЙ**

На снимке: Водитель грузового блокадного трамвая К. М. Дмитриева





## Все, что помню, расскажу

Список ветеранов Леоновского парка мне продиктовал по телефону руководитель музея Ю. М. Львов.

Звоню ... - Я Вера Михайловна Шалова. Водитель Леоновского парка. У вас правильная информация. Стаж? Считайте сами - в июле 44-го впервые выехала на линию. А расчёт оформила в 1985-м. Сколько получилось? 41 год ... А мама кондуктором проработала, пожалуй, и все пятьдесят. Там же в Леоновском. С 1917-го. Не верите? Приезжайте. Всё, что помню, расскажу ...

Вера Михайловна распахнула дверь, как только лифт остановился на площадке девятого этажа. Седые волосы аккуратно причесаны. Голубые глаза смотрят внимательно.

В 1941-м ей исполнилось пятнадцать. Семья обитала тогда на Васильевском острове - 16 линия, дом 67. Мама, отчим и она. Первая потеря в семье - отчим. Осенью умер, ещё до голода настоящего. Сердце не выдержало тревожного ожидания. Испытания начались позже, зимой. Отключили тепло, свет. Свечи жгли. Только их хватило ненадолго. Перешли на лучины. От них, казалось, тепла побольше. С едой начались перебои. Но все как-то сгруппировались, чтобы легче было пережить трудные времена. У них поселилась мама подруга Елена Ивановна Кузьменкова. Три карточки две рабочие, одна иждивенческая. Перебивались. Но однажды мама пришла с работы ни жива ни мертва. В чём дело? В ответ только одно слово - карточки. Украли их. Что это значило, объяснять никому не нужно было. Приговор. Смерть от голода. Но Вера распахнула шкаф, заглянула на верхние полки. Нет, рано им еще на кладбище. Вот дуранда. Целых

две плитки - подсолнечник и гречиха. Отруби - целый мешок, никак не меньше десяти килограммов. А там и вовсе неслыханное богатство. Сушеные плоды шиповника. У отчима болели ноги, отпаривал их в отваре шиповника - будет теперь компот, а из гущи - десерт. Дуранду заливали кипятком, отруби тоже оказались вполне съедобными.

Ещё осенью по примеру одной предусмотрительной соседки съездила она в фуражный магазин, где продавался корм для домашнего скота. Выбора там большого уже не было. Всё, что было, то и купила. Ни с кем не посоветовавшись, попрятала все закупленное по сусекам. Увы, ждать судного дня пришлось недолго. И они выжили. Но именно тогда Вера поняла: теперь не до учёбы, надо устраиваться на работу. С иждивенческой карточкой ей не протянуть, нужна рабочая.

Неподалёку был кондитерский цех. Ясно, что теперь там уже не кренделя и сдобные булочки выпекали, только хлеб. Её, пятнадцатилетнюю, взяли сначала только тесто месить, а потом стала работать вместе с пекарем на равных. За смену 140 буханок выпекали вдвоём. По утрам бежала туда отогреться - печи работали на дровах, а тяжёлые чугунные формы для выпечки обжигали, согревали руки.

Но чтобы оформиться на работу, нужно было сначала побывать в конторе на Дегтярном переулке. С Васильевского до Дегтярного на трамвае в мирное время можно было доехать за полчаса. Только какие трамваи в феврале 42-го? Шла пешком. Поначалу обрадовалась: увидит после нескольких месяцев разлуки Невский. А увидев пустынный

проспект, с которым так много было связано радостных и счастливых минут, заплакала. Так, на всём пути от Главного штаба до Московского вокзала встретила четырёх человек. Но до конторы на Дегтярном дошла. И домой вернулась. А ранним утром уже держала в руках горячие тяжёлые формы с хлебом.

Теперь, вспоминая пережитое, она себе говорит, что судьба её берегла. Закрыли ту пекарню, определилась на работу в Калашниковские склады. Это уже у Александро-Невской лавры. Была там мастерская по ремонту обуви. Её участок - холодная и вяленая обувь. Дело вроде бы нехитрое - разодрать привезенные с фронта валенки на куски и сшить из этих кусков новые. Только справиться с этим было непросто - силёнок не хватало. И грязные, случалось, залитые кровью валенки никак не поддавались. И руки болели по ночам. Чем дышали в цеху, разве расскажешь. Стала кашлять. Вызвали к врачу. И вот не диагноз, а опять суровый приговор - туберкулёз. Лечили четыре месяца. Кто теперь её берёт? Судьба?

Уставшие, валившиеся с ног врачи и медсестры? Люди, с которыми она провела эти четыре месяца в холодных и тёмных больничных палатах? Теперь о блокаде пишут разное. Было много страшного. В суровые часы в человеке раскрылось много такого, о чём при прежней жизни и думать не приходилось. Но вот ей повезло - её девчужку, берегли, о ней думали, её спасали.

В апреле 42-го пошёл трамвай. Мама ездила в своём вечно переполненном поезде четвёртого маршрута от Голодая до Волковой деревни. И у неё после выздоровления выбора не было - надо в трампарк определяться. Он рядом с домом, по соседству. До сих пор помнит имя начальника отдела кадров Леоновского парка - Евгений Станиславович Милюк. Он не удивился, что девчонка собралась в парк работать, сразу же спросил, согласна ли в кондукторы пойти.

- Нет, не согласна, - сказала она решительно в ответ. - Только водителем.

- Хорошо, - согласился Милюк, будешь водителем. Но сначала табельщицей побегаешь, нет у меня других вакансий.

В табельщиках Вера не задержалась. Апрель, май, июнь - курсы. В июне уже можно права получать. Всем и выдали, кроме неё. Ей - рано, нет восемнадцати ещё. Так ведь через месяц уже будет. «Вот и подождём месяца», - сказали в парке. Никогда она больше так не ждала своего дня рождения, всё боялась, что пропадут её права. Не пропали. 26 июля 1944-го ей исполнилось восемнадцать, а наутро 27-го Вера повела свой комсомольский поезд по одиннадцатому маршруту от Смоленки на Стремлянную.

Чуть позже перебросили её на 37-й - от Косой линии в Старую Деревню.

- Теперь вот блокаду показывают как одну сплошную долгую зиму. Для меня это не так. И весна была, и белые летние ночи. Жизнь брала своё и случалось, собирались мы на вечеринки - девчонки и парни, те, чей возраст призывной ещё не вышел. В театры ходили, не поверите. С Васильевского до Фонтанки, помню, пешком добирались на спектакли Горьковского, так тогда называли Большой драматический театр. И мюзкомедия тоже работала в городе.

Трагичного было немало. Но и весёлые страницы вспоминаются.

- Последнего рейса мы всегда побаивались. В ту пору был комендантский час, опаздывать с расписанием нельзя, с этим шутки плохи. И вот бежит за вагоном молодой уже человек. Дождались его, подобрали. В вагоне пассажир неожиданно разбуянился - не остановить: куда спешите, говорит, день ведь только начинается. Вера вместе с кондуктором объяснили, что не начинается, а заканчивается. А оказалось что? На работу вставал человек с гимном, часы-то давно сломались, чинить некогда, да и негде, время сверяли по радиоточке. Так он спал, услышал во сне гимн, видимо, соседи не приглушили свою тарелку. Испугался страшно он, что на работу опаздывает, оделся на ходу, побежал за уходящим трамваем. Только, как уже потом выяснилось, перепутал время. В полночь, перед тем как расстаться со слушателями до утра, по радио тоже играли гимн. Вот ведь юмор. Хочешь смеяться, хочешь - плачь. И каково теперь ему домой возвращаться, если уже комендантский час начинается. А с другой стороны, если повезёт, какое счастье впереди - спать до шести утра ...

Самыми счастливыми для нее, конечно, были дни, которые запомнились всем ленинградцам - прорыв блокады и окончательное освобождение города. И майский день Победы. Она в тот вечер была свободна. С подругами стояла у Зоологического музея на Стрелке Васильевского острова, лучшее место для того, чтобы увидеть салют у Петропавловки, не найти. И увидела. И счастлива была с ленинградцами. И только тогда поняла - выжили, победили.

А впереди была жизнь и новые испытания. Это только тогда казалось, что для счастья мало нужно. Вот пустят трамваи ... Вот наладят отопление ... Вот отменяют карточки ...

С 1949 по 1951-й годы она была кандидатом в члены ЦК профсоюза коммунального хозяйства. Что называется, без отрыва от производства. После смены в парке ехала на площадь Труда на заседания. Тут что ни заседание, то новость - того арестовали, этого. Добровольно вышла тогда из ЦК. Рисковать не могла. На её попечении ведь и мама, и семья. Может быть, и струсил, смалодушничала. Но пережитое в блокаду приучило её к другому - надо собраться с силами, от лишнего отказаться. Задача номер один - выжить, рисковать ни собой, ни близкими нельзя.

- Случись мне жить в другое время, может быть, всё было бы иначе. И школу смогла бы закончить как все. И в институт, глядишь, поступила бы. Но судьба не дала свободы манёвра. Только так и не иначе, выбора не было. Что же теперь на судьбу сетовать ...

Город постепенно залечил военные раны. Жизнь наладилась. Ленинград рос. И с Васильевского острова трамвайные маршруты пролегли теперь в отдалённые новые кварталы. Ей довелось на всех них поработать. Когда сумела в 1971-м построить однокомнатный кооператив, переехала с мамой к «Академической», комнату в доме на Шестнадцатой линии оставила детям. И в парк свой родной теперь добиралась по утрам на развозке. Можно, конечно, было работу ближе к дому подыскать. Не стала этого делать. До самого перестроечного 85-го года так и ездила с работы и на работу по часу с лишним. Трижды за это время менялся только подвижной состав, осваивала новые вагоны.

Был период, когда, уже пенсионеркой став, думала, что жизнь изменилась. Страна теперь решительно устремилась к очередному своему светлому будущему, на сей раз капиталистическому. И в очередной раз забыла о том, какова будет цена этого скорого перехода через исторический рубеж. Кто станет оглядываться назад, вспоминать былое, вон сколько теперь горизонтов новых. А их удел - тихо доживать свой век, ворча и вздыхая, вспоминая прожитые годы. Но вот из парка, из Совета ветеранов, от городских властей стали приходить письма с поздравлениями. И в январе, и в мае - к памятным годовщинам. А в прошлом году поехала на торжественную майскую встречу. И порадовалась, как много ещё в живых её сверстников. Вот Женя Матвеева, водитель, в Гавани и по сей день живёт. Вот Нина Захарова - она 26 лет в Леоновском водителем отработала. Вот Георгий Иванович Шкулев, он, оказывается, даже адреса не менял - как был на 1-й линии прописан, так там и остался. И Клавдия Ильинична Матвеева с Васильевским островом тоже не расставалась ...

Помнит, тогда на прошлогодней встрече попросили выступить. Не стала отказываться. Просто, искренне сказала о том, что было. Здоровья пожелала своим сверстникам - это для них теперь самое ценное.

Удастся ли в этом году побывать на празднике? Юбилей впереди серьёзный-65 лет со дня пуска того блокадного трамвая. Не зная. Зимой была очень серьёзная операция. Привезли её в больницу на скорой. Врачи гарантии не давали. Но если не оперироваться, сказали, жить считанные часы. Она не раздумывала, согласилась. Ей хотелось жить не считанные часы, а годы. Увидеть, как внуки твёрдо встанут на ноги. Увидеть, что со страной будет. С родным городом.

- Да ведь вот и вы вспомнили про меня, значит, не стоит раньше времени себя списывать, - говорит Вера Михайловна.

Максим ШИГАПОВ



## Памятная дата

Пятнадцатое апреля - знаменательная дата в истории нашего города вообще и в истории его как трамвайной столицы мира в особенности. Исполняется уже 65 лет с того дня, как после четырехмесячного перерыва в блокадном Ленинграде были вновь пущены трамваи. Трамвай поистине стал символом жизни. Люди, от невероятных трудностей и лишений уже разуверившиеся во всем, смирившиеся с обреченностью, увидев идущие по городу трамваи, рыдали от радости, обнимали кондукторов, поздравляли друг друга. Они вновь обрели надежду. Чтобы лучше понять все это сейчас, при ведем краткую хронологию событий того времени.

5 сентября 1941 года приказом по объединению «Лентрамвай» кондукторами вменено в обязанность в трамваях проверять пропуска на проезд в Ленинград и хождение по городу, так как в городе появились вражеские лазутчики, вредители и т. д. С начала войны и до декабря 1941 года 100 трамвайных вагонов использовались как заградительные - это в районе Нарвской заставы, вагоны завалялись и использовались как

заграждения. В сентябре 1941-го началась блокада Ленинграда. С 20-го октября, когда сгорели Бадаевские склады, выдача хлеба сократилась до 250 граммов в сутки работающим и до 150 - иждивенцам. Резко ухудшилось положение людей. Получали еще крупу, муку. Сахар давали не всем. А масла и мяса практически не было. 11-го декабря издан приказ по Лен ВО, введена обязательная трудовая повинность на оборонных работах: 4 часа в день для работающих, а если не работал - 8 часов. 8 декабря 1941-го остановились трамваи и троллейбусы - не было напряжения на Волховской ГЭС, так как немцы заняли Шлиссельбург и замкнули блокадное кольцо. В этих местах шли тяжелые бои. Электрический ток дали 7 марта 1942 года, и в этот же день вышли грузовые вагоны из Московского парка. С их помощью расчищали и ремонтировали пути, ставили новые рельсы, готовились к выпуску пассажирских вагонов. Они вышли 15-го апреля, в 6 часов утра из разных парков вышли всего 317 пассажирских вагонов. Из Василеостровского парка, в частности, вышел маршрут «пятерка». В феврале 1942-го суточная смертность в городе составляла 5000 человек. В эту труднейшую зиму 1941-1942 годов трамваи не ходили, транспорта в городе не было. Люди добирались до мест назначения только пешком, в том числе и на работу. Это хождение отнимало много времени и сил. Вот почему пуск трамваев все оценили как великое благо. Услышав звонок идущего трамвая, люди бежали к нему из последних сил, плакали, целовали от радости кондукторов. С тех пор трамвай не останавливал свой бег по городу целых 65 лет.

В истории ленинградского блокадного трамвая есть и такое важное начинание, как Лунинское движение. Этот человек был мастером по ремонту подвижного состава, и он предложил, чтобы каждый водитель, который работал на трамвае, сам производил какие-то ремонтные работы, в основном мелкий ремонт, так как ремонтных рабочих не хватало, а надо было, чтобы трамваи ходили. Каждому водителю был выдан инструмент.

6 июля 1942 года в Василеостровском парке открыли подсобное хозяйство по выращиванию овощей. Это хозяйство находилось в Токсово. 18 января

1943 года наши войска прорвали блокаду. И это сказалося на трамвайном сообщении, уже много стало маршрутов. Троллейбус же пошел только в мае 1945-го года, а в блокаду не ходил.

65 лет - это целая жизнь. Но трамвайщики, электротранспортники не забудут это событие никогда. Есть мемориальные доски в честь этого события на стенах парков и подстанций, есть материалы об этом в музеях и архиве. Остались еще и свидетели и даже участники этого - наши ветераны. Счет их теперь, к сожалению, на единицы. Но, тем не менее, они есть.

Живет и здравствует, например, Александра Семеновна Комарова, ветеран 7-го (им. Володарского) трамвайного парка. Она редкий человек, непосредственный участник событий 15 апреля 1942 года. Ей было тогда 19 лет, она была водителем трамвая и выезжала на линию в тот день - день пуска блокадного трамвая. Из ворот парка Александра Семеновна выехала в 6 часов утра на трамвае 7-го маршрута, который следовал до горного института и обратно. Трамвай этот шел через весь город - от проспекта Обуховской обороны, с Юго-Востока. За смену - целый рабочий день - А. С. Комарова успевала три раза обернуться на своем вагоне «туда и обратно».

Вот как теперь А. С. Комарова вспоминает тот день: «Пассажиров было много, а платили за проезд они те же 15 копеек, что и до войны. Мы и сами тогда были доходяги, и пассажиры были слабые. Мы помогли им тогда войти в вагон, поднимали их, говоря: «Ну, скорее входите. Поехали!» А затем сядешь на свое водительское место и поедешь. Очень все обрадовались, что трамвай пошел, многие даже плакали от радости».

Александра Семеновна непреходящий участник праздников, посвященных блокаднему трамваю, - за все последние годы. Накануне 65-летия блокадного трамвая ей позвонил домой председатель профкома 7-го трамвайного парка Л. М. Кулик, поинтересовался здоровьем, пригласил на мероприятие, которое будет проводиться 14 апреля.

Приглашались и все другие ветераны, из других трамвайных парков, ведь это прежде всего их праздник и, разумеется, наш тоже.

Михаил Сазонов

## ТРАМВАЙ

Бой приутих, умолкла канонада.  
Я вижу – по проспекту Ильича  
Ползет трамвай, израненный снарядом,  
Разбитый бок по рельсам волоча.

Казалось так: от ран изнемогая,  
Он умирать был несогласен тут.  
Он полз в трампарк к товарищам-трамваям,  
Чтоб навсегда закончить свой маршрут.

Ночной гудок нас поднял на работу.  
Визжали сверла, пилы грызли медь, –  
Четыре дня мы не жалели пота,  
Чтобы не дать трамваю умереть.

Работую упорной и умелой  
Он возвращен был к жизни боевой:  
Комиссия ремонтного отдела  
Его признала годным к строевой.

1942

## Два слова о «ДЕВЯТОМ»

Трампарк № 9 (им. Котлякова) - единственный, от которого пошло название проспекта - Трамвайный. Был и Трамвайный переулочек рядом с парком имени Володарского, но его в 1967 году переименовали в улицу Грибакиных.

Судьба Девятого парка не была завидной. Долгое время он использовался только как ночной отстойник для трамваев. Однако один трамвай из него тоже вошел в историю, но уже военную. Кто смотрел киноэпопею «Блокада» по роману Александра Чаковского, тот помнит эпизод расстрела фашистами пассажиров и вагоновожатого трамвая-«американки».

Встреча с трамваем 28-го маршрута, направлявшегося в Стрельну, дала немцам повод заявить, что они вошли в Ленинград. Но в 1941-м Стрельна Ленинградом еще не считалась, а фашистам было невдомек, что в Питере трамвай может ходить и за городом.

15 сентября 1941 года трампарк временно закрыли, поскольку он находился на переднем рубеже обороны. Остальные парки работали всю войну, исключая только первую блокадную зиму, когда трамваи стояли из-за отсутствия электроэнергии.

Валерий Межонный

# СТРОИТЕЛЬ



Самая мирная профессия на земле - строитель. Он и выбрал эту профессию. Мама тоже была техником-строителем. Вот и передалось это по наследству. Только у наследника обязанностей было побольше, чем у мамы, да и ответственности, надо полагать, - тоже. Мама работала в «Гипробума» и занималась, в основном, чертежами. А он и за чертежи в Горэлектротрансе отвечал, и контроль за строительством промышленных объектов и трамвайных путей осуществлял, и фонды на строительство этих объектов выбивал: доказывал необходимость получения стройматериалов.

А бывало, как при строительстве Пункта технического обслуживания в Рыбцаком, приходилось людей из своих домов переселять. Это какие крепкие нервы надо было иметь! Да не только нервы, но и ноги тоже.

Из 750 километров трамвайных путей, имеющих на тот период в городе, 500 километров построил или произвел реконструкцию именно он, - Анатолий Михайлович Васильев, в то время заместитель начальника Отдела капитального строительства нашего предприятия, которому он посвятил больше 30 лет своей трудовой деятельности.

- Все 500 километров ногами прошел и не один раз, каждый стык руками прощупал, - с гордостью говорит он теперь. Ведь до 1982 года строили семь-восемь километров трамвайного пути. И только с приходом на должность Генерального директора ГУП ГЭТ Юрия Николаевича Горлина, стали по 40 километров ежегодно вводить в эксплуатацию. Причем до 1993 года вся реконструкция производилась строго по ночам, чтобы люди не испытывали никаких неудобств.

А сколько построено за эти годы! Только одно перечисление этих объектов займет, пожалуй, все полосы нашей газеты. И все объекты Анатолий Михайлович хорошо помнит и может рассказать о каждом из них во всех подробностях.

Ну, вот, например, с «нуля» были построены с его участием два парка: Шестой троллейбусный и Совмещенный. Анатолий Михайлович даже помнит, сколько денег было потрачено на строительство этих парков: семь и одиннадцать миллионов соответственно.

Теперь и не верится, что когда-то Вторая дистанция Службы пути в трампарке имени Калинина отапливалась при помощи обыкновенной печки.

Вспоминает Анатолий Михайлович как от Светлановской в сторону Комендантского строили в три этапа трамвайные пути: сначала по Байконурской, затем Долгоозерная, потом Шаврова. На Светлановской площади был рынок. Пришлось снести. От Савушкина до «Платформа 11 километр» тяжело было строить, ответвление к Металлическому заводу проложили практически на болоте. У Ладожского вокзала ... Да везде не сладко приходилось. Поэтому теперь и больно смотреть, как снимают с таким трудом когда-то построенное. Ломать - не строить. А у настоящего строителя душа болит.

Тем, кто пережил блокаду в нашем городе, объяснить, что трамвай спас в то время жизни и здоровье тысячам людей, - не надо. Скушав пайку хлеба в 125 грамм, далеко пешком не уйдешь.

Блокадники на трамвай тогда молились. Да вот только все меньше их становится с каждым годом. Один из них - Анатолий Михайлович Васильев. Тем, что выжил тогда, он обязан не только трамваю, но и двум женщи-

нам - бабушке и маме, с которыми жил на улице Желябова, в коммуналке.

Мама в больнице имени Куйбышева мыла полы, возила на кладбища умерших. За это она получала дополнительный паек и отдавала его маленькому Толику. Варили столлярный клей и ели. Вкусным казался. А по вечерам мама с бабушкой дежурили на крышах домов, тушили зажигалки.

Анатолий Михайлович хорошо запомнил, как 25 марта 1942 года маму уволили из «Гипробума» в связи с эвакуацией. Бабушка и маленький Толя уже не могли ходить. Мама уговорила какого-то мужчину, и он за бутылку водки на санках довез их до Финляндского вокзала.

Бабушка так похудела, что не могла сидеть на санках: на ягодицах не было ничего - одни кости. Ей было больно сидеть. Мама подложила ей большую подушку, посадила Толю бабушке на колени. Ему было неудобно, но он терпел.

Потом в товарном вагоне ехали в Краснодарский край. Вши еще умудрялись что-то находить в их костлявых телах ... Приют нашли в станции Упорная. Анатолий Михайлович помнит, как его угостили медом, он поел и заболел золотухой. Таким себя и помнит в то время: худым, голодным и золотушным. Если бы не мама с бабушкой, которые отдавали ему почти все, что удавалось достать, - вряд ли бы он выжил.

А родиться Анатолий Михайлович умудрился 8 марта. Вот и получается, что жизнью он обязан женщинам, а всю свою жизнь посвятил трамваю, который спас жизни многих блокадников. Вот такой замкнутый жизненный цикл получается. Значит, все мы в этом мире одной веревочкой повязаны. Хорошо бы и нашему поколению не забывать об этом.

Александр **ВЕРХОВНЫЙ**  
ФОТО МАРИНЫ ВЛАСОВОЙ



Газета зарегистрирована  
в Северо-Западном  
региональном управлении  
Комитета Российской Федерации  
по печати (Санкт-Петербург).  
Свидетельство о регистрации  
№ П 1491 от 02 июня 1995 года

Адрес редакции:  
190000, г. Санкт-Петербург,  
ул. З. Росси, д. 1/3, Ком. 205, 209

Редактор: Александр Верховный.  
Тел. редактора: 710-44-93  
Сотрудник: 494-89-54

Отпечатано  
в типографии «Победа»  
197101, СПб., Петроградская наб., 34  
Тел.: 703-35-24  
E-mail: vit-print@mail.ru

Комп. верстка:  
Елена Рассадникова

Подп. в печать 12.04.2007 г.  
Тир. 2000 экз. Зак. № 228