



МИТИНГ В ВАСИЛЕОСТРОВСКОМ ТРАМВАЙНОМ ПАРКЕ

На митинге, посвященном памяти блокадных трамвайщиков, с приветственным словом выступил директор ГУП «Горэлектротранс» А.Н. АЛЕКСАНДРОВ.

— Дорогие друзья, коллеги, горожане!

Мы рады вас приветствовать сегодня на нашем празднике. Ровно 64 года назад, 15 апреля 1942 года, впервые после тяжелой блокадной зимы на улицы города вышли трамваи. Это было большое событие.

Три месяца простоял трамвай, но все это время работники Трамвайно-троллейбусного управления постоянно ремонтировали вагоны, трамвайную сеть, поддерживали в готовности выезды из парков и трамвайные пути. Поливали специальным раствором трамвайные стрелки, чтобы они не замерзли. И вот трамвай пошел.

Давайте мысленно перенесемся в апрель 1942 года. Враг упорно бомбил город. Особое озлобление у него вызывало то, что ходят трамваи. И он обрушил на наши предприятия и на наш транспорт тысячи бомб и снарядов. Но как говорили

публицисты того времени, для жителей блокадного Ленинграда "в звонках трамвая слышался звон Победы". И это был сильный психологический момент для всех жителей города. Это была уверенность в Победе.

Сегодня вы находитесь в старейшем трамвайном парке. Из него выходили первые трамваи. Отсюда выходили трамваи блокадные. Здесь организовывается Музей городского наземного транспорта, собрано 30 экспонатов. Многие трамваи и троллейбусы на ходу и готовы перевозить пассажиров, туристов нашего города. И наша задача — сберечь эти трамваи. Это — машины времени. Времени, которого нельзя забывать.

Сегодня здесь присутствуют ветераны, защитники и блокадники города. Низкий вам поклон и наилучшие пожелания! Вечная память тем, кто не дожид до этих дней. Давайте почтим их память минутой молчания.

...После минуты молчания, Александр Николаевич прочел такое стихотворение:

*Словно я ослеп и вдруг остановился:
Под ногами лежал пшеничный*

серый хлеб

И на морозе превращался в камень.

*И я того не видел, кто бросил эти
полбуханки.*

*Я б рассказал ему и про Урал,
про поезда на темном полустанке.
Спешили ленинградцы на восток,
особою отмеченные метой.*

*И к горлу подступал комок
при виде лиц их
пепельного цвета.*

*Я вспоминаю очередь в ночи,
как замерзал продрогший
полусонный.*

*Слова старух: "Терпи, сынок,
молчи...".*

*Лязг ножниц, отрезающих талоны,
Я снова слышу эти голоса
и вижу нескончаемую давку,
и сверстников голодные глаза,
прикованные к пыльному прилавку...*

— Давайте еще раз поприветствуем наших ветеранов и пожелаем им здоровья и долгих спокойных лет жизни! — так закончил свое выступление А.Н. Александров.

Фото Марины ВЛАСОВОЙ





ГЕРОИЧЕСКИЙ ФРОНТОВОЙ ТРАМВАЙ

Я его отчетливо вижу на пьедестале, высеченном из карельского гранита. Как знамя, гордо поднята на крыше его дуга. Вот сейчас она коснется проводов, оживет двигатель, и вновь помчится по стальной колее звонко-голосый и неутомимый труженник-трамвай! Труженник и воин!

...Нет пока такого памятника в нашем городе. Есть мемориалы и комплексы, увековечившие подвиги защитников Ленинграда. Стоят на пьедесталах танки, пушки, самолеты. Водружен на гранит и поднятый со дна Ладоги грузовик – один из тех, что возили нам хлеб по Дороге жизни. Но нет памятника фронтовому трамваю.

В осажденном Мадриде в 1937 году трамвай действовал лишь одну неделю. Стоило советским войскам весной 1945-го окружить Берлин, и движение на городских магистралях тотчас замерло. В Ленинграде из 900 блокадных дней трамвай трудился восемьсот одиннадцать! Так разве он не заслужил право подняться на пьедестал?

Бывший фотокорреспондент "Ленинградской правды" Давид Трахтенберг сделал мне в победном сорок пятом поистине царский подарок – вручил конверт с фотографиями, которые не попали на страницы газеты. И хотя фотографии были не совсем качественные, но снимки эти мне очень дороги. Я часто вынимаю их из конверта и, перебирая один за другим, вспоминаю...

Осторожно пробирается между надолбами и противотанковыми "ежами" трамвайный поезд с бойцами, которых надо доставить на передовую... Единственный наш паровозик допотопного вида тянет за собой вагоны с ранеными... Разрушенные пути и изуродованные, расстрелянные почти в упор составы... Застывшие под снегом трамваи и троллейбусы... А вот и весна сорок второго – тысячи людей на улицах укладывают рельсы, очищают колею, монтеры восста-

навливают контактную сеть, вожакие, улыбаясь, принимают ручки контроллеров; сейчас они займут свои места, включат моторы, и по рельсам помчатся трамвайные поезда, радуя и восхищая переживших трудную зиму ленинградцев... Я откладываю в сторону разбредившие сердце фотографии. Открываю окно, и в квартиру врываются шумы большого города. Откуда-то издали доносится трамвайные звонки. По 8-й Советской, где я живу, ходят только автобусы. Но мне так хочется увидеть своего давнего знакомого, что я тороплюсь на улицу...

Дохожу до Суворовского, сворачиваю к 9-й Советской... Еще сотня-другая шагов, и я на остановке 16-го маршрута. Вот и трамвай. Едем через весь город. Кто-то за спиной спрашивает: – Скоро выйдете? – Нет, нет! Мне до конечной остановки...

Из книги М.Х. СОРОКИ "Фронтной трамвай"

Работа путейцев 2-ой дистанции во время войны

В период Великой Отечественной войны Хиценко В.В. работал начальником 2-ой дистанции пути ТТУЛа с 1942 по 1943 гг. Это был самый тяжёлый период работы городского трамвая. После трёхмесячного стояния из-за отсутствия силового электричества, предстоял пуск трамвая в блокадном городе. Владимир Владимирович Хиценко 24 года руководил лабораторией городских дорог и транспорта в Ленинградском НИИ Академии коммунального хозяйства, долгое время работал и на нашем предприятии, своё 85-летие и 65-летие инженерной и научной деятельности в 1996 г. он отмечал, работая на нашем предприятии. Отдельные воспоминания о работе коллектива 2-ой дистанции пути Владимир Владимирович оставил своим потомкам, это своеобразный отчёт о жизни города в блокадные лихолетье.

2-я дистанция пути обслуживала 63 км всей городской трамвайной сети, которая всего насчитывала тогда 520 км. По сети этой дистанции находились пути двух трамвайных парков: им. Блохина и им. Скороходова, несколько грузовых веток и пять мостов. На пути следования находилось 140 стрелочных переводов. Ежедневный выпуск вагонов из двух парков

составлял 450 единиц. На территории дистанции находились важнейшие магистрали города: проспекты Кировский, Большой, Горького и другие. Сюда же входила Старая и Новая Деревни, Крестовский, Аптекарский и Петровский острова.

До войны в штате дистанции числилось 210 человек, а в 1942 г. работало около 100, из них на ремонте – 40 и по содержанию путей – 50 человек, остальные – ИТР, мастера и служащие. Весь коллектив дистанции прикладывал много сил, чтобы пустить грузовое трамвайное движение 7 марта и пассажирское 15 апреля 1942 г. Перед пуском пассажирского трамвая, начальник управления Сорока М.Х. собрал у себя всех начальников служб, директоров парков, начальников тяговых подстанций и дистанций пути. Всего собралось 52 человека. М.Х. Сорока рассказал о первых открываемых маршрутах №№ 3, 7, 9, 10, 12. Защитники и жители блокадного города с большим воодушевлением встретили пуск трамвая, по Петроградской стороне первыми пошли маршруты третий и двенадцатый. Третий – через Кировский мост, по всему Кировскому проспекту, через мосты в Новую Деревню. Двенадцатый – от Барочной ул. по Большой Зе-

лениной и Большому проспекту к Тучкову мосту. С пуском трамвая у гитлеровцев появились новые цели – это всё, что связано с движением вагонов по городу. Особо ожесточённый обстрел города проводился с 1942 по 1943 гг.

Путьцы быстро восстанавливали последствия разрушений, хотя это всегда была очень тяжёлая работа. Только на Петроградской стороне было 35 крупных разрушений трамвайных путей. Дистанция обслуживала Петроградский и Ждановский районы города, жизненно необходим был транспорт, его звонкий "голос" и разноцветные огни способствовали повышению бодрости и работоспособности ленинградцев. Вот некоторые работники того периода: дорожные мастера Петрушин Н.А., Груманский В.П., Гращенкова М.Я., бригадиры пути Иванова А.И., Вихрова Е.К., Виноградова А.М., ремонтные рабочие Семёнова Е.А., Самсонова К.И., Краско К.И., Костина Е.В., Борисова П.Г., вагоновожатая Лебедева, технорук Вагина К.И., бухгалтеры Шорохова А.И. и Соколова Н.М. Все работники дистанции пути были награждены медалью "За оборону Ленинграда".

Материал подготовил Ю.М. ЛЬВОВ



МИЛЛИОН ПАССАЖИРОВ

(Беседа с начальником
Трамвайно-Троллейбусного
Управления)

"3" в два дня ленинградский трамвай перевез свыше миллиона пассажиров. Трамвайные поезда идут по основным магистралям города, позволяя трудящимся экономить время и силы... Первые два дня эксплуатации пассажирского трамвая показали, что мы можем и должны в любых условиях повседневно обслуживать население.

Трамвайный парк, где директором т. Купцов, в первый же день добился того, что ни один из поездов не вернулся ранее срока с линии. Хорошо работали трамвайные парки, где директорами тт. Попов, Стрелков, Цыбуков. Это они обеспечили четкую работу маршрутов № 7, 10, 12. Хуже справились со своей задачей трампарки, где директорами тт. Сивочуб и Лобанов. Там не сумели наладить нормальную эксплуатацию маршрута № 3. Мы принимаем срочные меры, чтобы "тройка" с сегодняшнего дня ходила без перебоев.

Трамвайщики восприняли начало регулярного пассажирского движения как большое, ответственное задание. Их ободряет то, что население высоко ценит их работу. Это обязывает нас добиваться еще лучшего обслуживания пассажиров. Особенно это относится ко вторым кондукторам, которые находятся на передней площадке и должны следить за тем, чтобы граждане не нарушали правила движения. Больше и лучшей помощи мы ждем от милиции. Некоторые постовые милиционеры еще считают, что трамвай сам по себе, а они сами по себе. Помощь милиции должна быть активной. Все нарушения правил трамвайного движения следует пресекать немедленно.

За эти два дня хорошо поработали многие трамвайщики. Особенно надо отметить самоотверженную работу бригад монтажников-контактников, стахановца – слесаря т. С. Филиппова, мастера т. Сахарова и вагонновожатого т. Миронова.

Работать еще лучше, еще точнее – наша святая обязанность. Как можно лучше обслуживать население Ленинграда – вот боевая задача, которую ставят перед собой работники Ленинградского трамвая".

(*"Ленинградская правда",*
17 апреля 1942 г.)



Возложение цветов



Фронтальные песни в исполнении композитора В.И.Панченко и певицы В.Е.Панченко

Фото Марины ВЛАСОВОЙ



СВЯЗИСТ

Он родился в Бологое. Это, как в песне поется, "...где-то между Ленинградом и Москвой...". Потом семья переехала в Ленинград, и Иосиф поступил в техникум железнодорожного транспорта. Отец был художником-гримером в театре Музыкальной комедии. В то время эта профессия называлась "театральный парикмахер".

После окончания техникума Иосифа направили на работу в Москву, на Северную железную дорогу (Москва – Архангельск). У него был факультет "СЦБ и связь". Только поступил на дистанцию, как в первый же день оказался на метрополитене, который уже два года пытались открыть, но никак не получалось. Торжественный день открытия метро 1 мая опять срывается, и назначается новая дата – 15 мая.

Иосифу посчастливилось перед историческим пуском первой электрички поработать на пусковом объекте "Охотный ряд" монтером.

Надо сказать, что в то время многих специалистов, занимавшихся строительством метро, осудили и посадили. Не избежал этой участи и директор метрополитена. Формулировка была простой: задерживают открытие метро враги народа. Объективные причины в расчет не принимались.

Люди работали сутками, на износ. И 15 мая 1935 года торжественное открытие метрополитена все-таки состоялось. Но, как признается сейчас Иосиф Григорьевич, все держалось "на соплях". Первые два месяца устраняли все недоработки, не выходя на поверхность. А когда работу закончили, Иосифа откомандировали на Ярославскую железную дорогу (Северную), где он трудился электро-механиком на Ярославском вокзале.

С января 1936 года на дистанции связи устанавливал автоматическую блокировку на пригородных направлениях. К 1938 году он дослужился до и.о. главного инженера дистанции. Взлетел по карьерной лестнице, как считает сам Иосиф Григорьевич, не потому, что был выдающимся специалистом, а потому, что именно таких специалистов объявляли врагами народа, сажали, а замену им находили в той же дистанции.

Иосиф Григорьевич вскоре понял: следующим "врагом" будет он. Участки нужно было сдавать любой ценой. И как в метро, так и на железной дороге никого не волновало, что нет, например, оборудования.

Странное было время. И страшное. Технически образованных людей было немного, а инженеров – по пальцам пересчитать. Но и тех никто не берет.

Под началом Иосифа Григорьевича на практике находились молодые люди из ФЗУ "Юный пролетарий". И один мастер производственного обучения этого железнодорожного училища предложил Иосифу Григорьевичу перейти преподавателем в ФЗУ. "У нас останетесь в живых", – сказал он и тем самым спас молодого главного инженера от позора и, возможно, от смерти. Так он оказался в училище, где и отработал до начала войны.

Судьба к нему благоволила. В самом начале войны его призвали на фронт, но, узнав, что он железнодорожник, дали отсрочку. А почти все ребята первого призыва полегли на передовой. С чем воевали? Винтовок на всех не хватало.

Немцы подходили к Ленинграду. Стали формировать железнодорожный батальон. Октябрьская дорога должна была направить 30 специалистов в этот батальон. Среди них оказался и Иосиф Григорьевич.

В то время не было уверенности, что ленинградцы выстоят: не зря же минировали заводы и стратегически важные объекты. Так Иосиф оказался на Северо-Западном фронте в составе спецподразделения Четвертого железнодорожного батальона.

Беспроводной связи тогда не было. Связисты-катушечники выполняли свой долг зачастую под шквальным огнем, обеспечивая подразделения временной связью в глубину фронта и вдоль него.

Ржев взяли с 3-го на 4-е марта 1943 года. В этих боях участвовал Иосиф Григорьевич: обеспечивал связь с бронепоездом, который активно использовали при наступлении наших войск. При бомбежке его контузило и засыпало землей. "Только ноги торчали из-под земли, – вспоминает вете-



ран, – вот меня за ноги и вытащили. Выжил".

Второй Белорусский фронт. Минск – Варшава – Гродно... В августе 1945-го получили приказ о следовании на Дальний Восток, но там уже обошлись и без них. Часть оставили в Перьми. Оттуда и демобилизовался. А помог в этом техникум промышленного транспорта, который собирал оставшихся в живых преподавателей.

Теперь о тех тяжелых временах упоминают Ордена Красной Звезды и Отечественной войны да еще 15 медалей.

Иосиф Григорьевич 15 лет отработал в Электромеханическом техникуме заместителем директора и пять лет преподавал в Учебном комбинате. Ну, а всю трудовую биографию рассказывать... – романы можно писать. Скоро ему исполнится 91 год. Он еще полон сил и энергии, подвижный с хорошим чувством юмора. О таких говорят – старой закалки.





"РОЗОЧКА"

Так звали ее однополчане. Молодая, задорная, красивая девушка Лида, Гвардии старший сержант, механик по электрооборудованию самолетов.

В армию она пошла по комсомольскому призыву, окончила школу младших авиационных специалистов в Переяслав-Залесском, где в одном из монастырей и организовали эту школу.

Направили Лиду на Северо-Западный фронт. В полку служили 10 девушек. Конечно было трудно: спали в землянках, клунях (сарай по-польски). Никаких постельных принадлежностей. Дали тебе матрац, набила его сеном или соломой, вешмешок – под голову, шинелью укрылась, в сапогах, портянки мокрые... Представьте себе только: молодые девчонки четыре года в таких условиях. Брели железный ящик от снарядов, нагревали в нем воду из колодца или из речки и так мылись или стирали. Им бы рожать детей да щи варить... А ведь таких, как Лидия Николаевна Бобман, на фронте было больше миллиона.

В ее обязанности входило: выслушать экипаж самолета, вернувшийся с боевого задания, о неисправностях в машине; получить на складе новые приборы и установить их. По сути, летчики доверяли ей свои жизни. Поднимались рано, в четыре утра, прогревали моторы самолетов.

Она дошла до Берлина. Как шутит теперь муж Иосиф Григорьевич: "Без тебя, Лида, Берлин не взяли бы". Сейчас можно и пошутить, но награды у Лидии Николаевны серьезные: орден Отечественной Войны, За боевые заслуги, медали "За освобождение Варшавы", "За взятие Берлина" и еще 12 "обыкновенных".

Лидия Николаевна преподавала в институте, в техникуме, работала в исполкоме г. Пушкина, где и получила распоряжение (через много лет после войны): предоставлять малогабаритные однокомнатные квартиры бездетным женщинам – фронтовичкам, которым не удалось создать свои семьи. Ну, спасибо и на этом. Правда ее это не касалось: 20 апреля 1946 года она вышла замуж за Иосифа, с которым прожила счастливо вот уже 60 лет (см. "ПМ" № 15 от 21.04.06 г., статья "Вместе 60 лет" – А.В.).

У них двое детей, взрослый внук и кот Кузя – очень ласковый пушистый 15-летний "доктор". Он "лечит" сердце хозяину и давление хозяйки. А еще очень любит разглядывать альбом с фронтовыми фотографиями, серьезно так смотрит, как будто что-то понимает. Как знать?

Александр ВЕРХОВНЫЙ
Фото автора и из семейного альбома семьи Бобман



ВЕСНУ СОРОК ВТОРОГО ДЕЛАЛИ В ГОРОДЕ НЕ ЛАСТОЧКИ, А ТРАМВАИ

Исполком Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся решил: начать с 15-го апреля нормальную эксплуатацию пассажирского трамвая. Из приказа по ТТУЛ № 9 от 11 апреля 1942 года: "В соответствии с решением Ленгорисполкома о пуске пассажирского трамвая с 15-го апреля 1942 года приказываю: к 14-му апреля обеспечить готовность подлежащего выпуску на линию подвижного состава в количестве 116 поездов (317 вагонов) и дополнительный резерв в количестве 24 поездов (72 вагона).

Из воспоминаний бывшей вагонной трампарка им. Блохина (№ 3) Е.Ф. Агаповой: "Шли в парк, как на праздник, знали: должны выехать на линию. Собрались все, кто был. Мне говорят: "Садись, поезжай!" И вот я в кабине. Тронула ручку контроллера, поставила на первое положение. И вдруг вагон ожил. Не могу передать, что испытала в эту минуту. Вывела трамвай из парка. На остановках входят люди, смеются, плачут от радости. Многие спрашивают: "Сколько же теперь будет стоить билет?" А я тоже и смеюсь, и слезы вытираю от радости, говорю: "Все те же 15 копеек, дорогие мои, все те же 15 копеек..." Садовая, Московский проспект. И всюду по пути люди – оживленные, на исхудавших лицах – радость. Трамвайный звонок, как победа. Хотя до Дня Победы было еще далеко. И до снятия блокады

не близко. У "Электросилы" – последняя остановка. Рядом – Благодатная улица, трамвайное кольцо. А там рукой подать до передовой. Много потом было рейсов. Трудных, опасных, под бомбежками и обстрелами. Но тот рейс, 15 апреля, я не забуду никогда. И всегда у меня в памяти лица тех моих блокадных пассажиров".

Из показаний пленного немецкого артиллериста ефрейтора Фолькенхорста: "К ночи 15-го апреля мы, как всегда, пришли на точку: я и Курт Шмитцбуббе, мой второй номер... Стояла сырая апрельская ночь с низкими облаками. Все вокруг выглядело как обычно. Та же тьма, тот же холод. Но там, над Ленинградом, по тучам бегали какие-то странные голубые вспышки. Не ракеты, нет, нечто совсем другое!

"Курт, – сказал я, – что это за странная иллюминация? Уж не собираются ли русские применить какое-нибудь новое секретное оружие?" Курт забрался на крышу блиндажа и долго смотрел в сторону города. "Черт меня возьми совсем, Фолькенхорст! – проворчал он наконец. – Они пустили трамвай!.." Пустили трамвай? Русские? В Ленинграде, на седьмом месяце блокады?! Я задумался. Зачем же мы мерзли здесь всю зиму? Зачем росли леса крестов на наших дивизионных кладбищах? Зачем мы кричали о неизбежной гибели жителей города? О нашей победе, если они... пустили трамвай?!"

Из воспоминаний М. Ивановой, водителя трампарка им. Леонова: "Весной 42-го оголтело, радостно зазвенел трамвай. Для измученных блокадой людей это был настоящий праздник. И не передать, как со слезами на глазах встречали они первые ожившие вагоны. Я помню, села на "семерку", через весь город под обстрелами повела поезд. И с этого дня, несмотря ни на что, возила вместе с людьми какое-то общее особенное торжество жизни, радость обновления".

Н. Тихонов. Весна 1942 года:
"И вдруг по расширенному Невскому проспекту пошел первый вагон трамвая. Люди бросили работу, смотрели, как дети на игрушку, на бежавший по рельсам вагон, и вдруг раздали аплодисменты десятков тысяч человек. Это ленинградцы овацией встречали первый воскресший вагон. А вожатая вела вагон и стряхивала слезы, которые набегали на глаза. Но это были слезы радости, и она вела вагон и плакала и не скрывала этих слез".

Из книги "Ленинградский трамвай 1941-1945"



ОТНЕЖНЫЙ ГОД

Сорок третий год стал для нас годом суровых испытаний. Несмотря на все принятые меры, мы продолжали нести потери. Активности вражеской авиации и артиллерии можно было противопоставить лишь выдержку, мужество и решительность.

15 февраля обстрел города продолжался почти восемь часов. Снаряды рвались на Дворцовой площади, Марсовом поле, у Второго медицинского института, в пригородном совхозе "Ручьи", на улицах Чайковского и Каляева, у гостиницы "Европейская". Они падали на Трамвайный парк на Васильевском острове. Все движение пришлось остановить, а отбоя штаб местной противовоздушной обороны не давал. Но трамвайные бригады не покидали своих постов.

Наступила ночь. Мороз лютовал. А в вагонах нет отопления. Вожатые и кондукторы более ста поездов просидели до самого утра, а чуть забрезжил рассвет – вывели вагоны на линии, чтобы люди вовремя поспели на работу. Этим бригадам пришлось трудиться две смены подряд. Но еще большую нагрузку выдержали путейцы, монтеры-контактники, водители аварийных машин. Ведь для того, чтобы утром возобновилось движение на всех маршрутах, надо было отремонтировать поврежденные участки, убрать с рельсов искалеченные вагоны, увести их в депо и тотчас же приняться за их восстановление.

21 марта служебный вагон vez бригады в трамвайный парк им. Володарского. У Калашниковских складов на Обводном канале шальной

снаряд попал прямо в этот вагон. Шесть человек были убиты, многие – тяжелоранены. Мост через реку Монастырку разрушило так, что образовалась пробоина размером около восьми квадратных метров. Лопнула пополам продольная железобетонная балка.

Это произошло в шесть часов утра. Я позвонил в Ленмостстрой.

– Понял, – ответил диспетчер. – Немедленно высылаем работников.

Ровно через двенадцать часов по мосту, соединяющему Невскую заставу с центром города, вновь двинулись поезда.

Страшнее и сложнее было, когда гитлеровцы сбрасывали бомбы замедленного действия. Известно место, куда они упали, но как приступить к восстановительным работам, если взрыв может произойти в любую секунду?

21 мая 1943 года на проспекте Обуховской обороны, недалеко от завода "Пролетарий", фашисты сбросили на трамвайные пути шесть бомб, которые не разорвались.

Трамвайное движение до завода "Большевик" закрыли. От города оказался отрезанным трамвайный парк им. Володарского. Весь прилегающий район оцепили. Прошли сутки. Бомбы так и лежат, вагоны стоят на линии.

– Немцы сбросили бомбы какого-то нового типа, – объяснил мне заместитель начальника инженерной службы МПВО города К.Ф. Горшков. – Наши специалисты пытаются раскрыть секрет. С трамваем придется подождать.

Примерно такой же ответ дал и

начальник штаба МПВО полковник В.Р. Трегубов. Что делать? Дал указание директору трампарка им. Володарского К.С. Цыбукову: воспользовавшись "передышкой", отремонтировать вагоны, застрявшие в депо. Разговариваю с ним и ловлю себя на мысли: а, может быть операция по обезвреживанию продлится не одни сутки? Что же, так и будут бездействовать наши поезда? И выход был найден. Рассказал о нашей идее заместителю председателя горисполкома В.М. Решкину.

– Составим поезд из двух трамвайных вагонов, пассажиров в первый рейс не возьмем, загрузим салоны балластом. На тихом ходу пустим состав без вагоновожатого от Железнодорожной улицы в сторону улицы Крупской...

– А дальше? – заинтересовался Василий Макарович.

– Если удастся благополучно миновать опасную зону, вожатый встретит поезд, остановит его, переведет на параллельный, и мы проверим таким же образом второй участок пути.

И вот поезд, который полковник В.Р. Трегубов окрестил "смертником", тронулся. Люди, наблюдавшие издали за операцией, застыли в безмолвии. И вдруг все захлопали в ладоши.

– Ура! Пошел!

Через неделю, когда невазорвавшиеся бомбы с "секретом" удалось обезвредить, движение трамваев продолжилось в обычном режиме.

Из книги М.Х. Сороки
"Фронтной трамвай"



Президент международной ассоциации общественных организаций блокадников города-героя Ленинграда В.И. Леоненко

Фото Марины ВЛАСОВОЙ



НЕ ОЖИДАЯ СИГНАЛА "ОТБОЙ"

Важно было не только начать движение трамваев, но и наладить регулярное курсирование их по городу. Не случайно спустя всего три дня после возобновления трамвайных перевозок – 18 апреля – бюро горкома партии приняло решение включить электрические часы на основных магистралях города вдоль трамвайных линий.

А на картах фашистских генералов, по приказам которых обстреливался город, появились десятки новых важных объектов, занумерованных целей: трамвайные парки, остановки на наиболее людных перекрестках. И начался их методический обстрел.

Трамвайный парк им. Леонова и находившийся на его территории Вагоноремонтный завод № 2 – лишь один из объектов, по которым гитлеровские артиллеристы вели прицельный огонь. Вот далеко не полный перечень последствий варварских налетов на этот объект: 20 апреля 1942 года – 3 убитых, 24 раненых, повреждены вагоны; 9 января 1943 года – 9 раненых, повреждены вагоны; 6 апреля – авиабомбой повреждено 30 вагонов; 9 сентября – упало 17 снарядов, разбито 11 вагонов, поврежден водопровод; 12 сентября – попало 24 снаряда, разбито 16 вагонов; еще через день – 15 снарядов, повреждено 13 вагонов.

Под впечатлением одного из страшных фашистских обстрелов Ленинграда Вера Инбер записывала в своем дневнике: "Снаряды с дьявольской точностью ложились в центре города, главным образом на перекрестке Невского и Садовой, у трамвайной остановки. А там в это время – кишело народом... Первый же снаряд попал в трамвай номер двенадцатый... Там было двадцать восемь убитых и шестьдесят два раненых..."

Оказавшись не в силах овладеть невосковой твердыней, враг решил превратить ее в пепел и руины, в мертвую зону.

Из акта городской комиссии: 3 августа 1943 года у трамвайной остановки против дома № 52 на Невском проспекте артснарядом было ранено 49 и убито 43 человека. 22 декабря 1943 года у трамвайной остановки против дома № 51 на Невском проспекте разрывом двух артснарядов разрушено 3 вагона, ранено 69 чело-

век, убито 29.

Обстрелы заставили трамвайщиков думать о том, как перехитрить врага. Стали выпускать на линию больше одиночных вагонов или моторных с одним прицепом. Чем короче поезд – тем меньше цель, а скорость движения выше. Остановки были перенесены ближе к домам, имеющим надежные укрытия и навесы. И, наконец, стали маневрировать – пускать трамвай то по одной улице, то по другой, параллельной. Но главное – по сигналу тревоги водители стремились, сообразуясь с конкретной обстановкой, либо быстрее уехать из опасной зоны, либо остановиться и увести пассажиров в бомбоубежище или другие укрытия.

15 июля 1942 года девятнадцатилетняя Агафья Герасимова вела свой поезд по Международному проспекту. Когда трамвай приближался к Фонтанке, начался интенсивный обстрел. Снаряды ложились совсем близко. Девушка поняла, что быстро уехать из опасной зоны ей не удастся. Тогда она остановила свой поезд и увела всех пассажиров, а их было более трехсот человек, под защиту домов. Сама же вернулась к трамваю. И в этот момент в трамвай попал снаряд: один вагон был полностью разбит, в другом потом насчитали десятки пробоин, выбиты были все стекла. Но никто из пассажиров не пострадал. Через несколько дней Исполком Ленгорсовета наградил Герасимову именными серебряными часами.

Образно рассказал о блокадном трамвае ленинградский поэт Михаил Сазонов:

*Бой приутих. Умолкла канонада.
И вижу: по проспекту Ильича
Ползет трамвай, израненный
снарядом,*

*Разбитый бок по рельсам волооча.
Казалось так: от ран изнемогая,
Он умирать был не согласен тут.
Он полз в трампарк*

*к товарищам-трамваям,
Чтоб навсегда закончить свой
маршрут.*

*Ночной сигнал нас поднял на работу,
Визжали сверла, пилы
грызли медь...*

*Четыре дня мы не жалели пота,
Чтобы не дать трамваю умереть.
Работою упорной и умелой*

*Он возвращен был к жизни боевой.
Комиссия ремонтного отдела*

*Его признала годным к строевой.
И вновь в ночи, пока заря не встала,
Пока молчит сирен тревожный вой,
Он вез солдат за Нарвскую заставу,
За Кировский, на фронт,
к передовой.*

Вражеские снаряды не только губили людей, разбивали вагоны, – они рвали сеть, рушили пути. Ремонтно-восстановительные бригады не ждали сигнала отбоя, они оперативно приводили в порядок линию, открывая дорогу трамваю, и часто погибали, как солдаты в бою. Исправляя повреждение, замертво упал, пронзенный осколком снаряда, монтер Александр Жарков. На углу Воткинской улицы и проспекта Карла Маркса пали смертью храбрых путейцы-ремонтники А.О. Тихомиров, П.В. Андреева, С.П. Павлова. Был тяжело ранен и дорожный мастер А.А. Поздняков, ночью исправлявший линию напротив мельничного комбината имени С.М. Кирова.

Летопись блокады содержит множество примеров самоотверженности и бесстрашия этих людей. Под бомбежками и обстрелами устраняли неполадки монтеры Г.Т. Слабый, В.А. Торопов. Бригада монтера П.М. Саустина только за один день восстановила 18 пролетов контактной сети на Лиговском проспекте...

Места погибших и раненых занимали их товарищи. На работу приходили девушки, едва окончившие школу. Многие из них тогда выполняли ответственные и сложные задания – Валентина Воронова, Ангелина Балашова, Мария Питерская, Мария Николаева, Зоя Елихина, Анна Прокофьева, Анна Оглоблина, Евгения Громова, Евгения Попкова.

Трамвай был неотделим от фронтового города. И не случайно во многих книгах, кинофильмах, спектаклях, посвященных блокаде, – художественное ли это произведение или документальное, – как правило, есть сцены, так или иначе связанные с трамваем. Трамвай работал более восьмисот блокадных дней. "Необыкновенный трамвай... Трамвай-победитель, трамвай-легенда", – назвал его писатель Павел Лукницкий.

*Из книги Я.Г. ГОДЕСА
"Этот новый старый трамвай"*



Уважаемые ветераны!

От всей души поздравляю вас с Великим Днём Победы!

В этот праздник каждого из нас охватывает чувство гордости за наших солдат, за наших земляков, спасших мир от фашизма. Я убежден, что все мы, наши дети и наши внуки, никогда не забудем тех солдат и офицеров, благодаря которым была остановлена фашистская чума, не забудем мы и тружеников тыла, и жителей блокированного Ленинграда, ковавших Победу, несмотря на невероятные трудности и лишения. Мы никогда не забудем погибших, мы славим выживших, мы помним и ценим беспримерное мужество и несокрушимость духа!

Уверен – все вместе мы сможем внести достойный вклад в сохранение мира, и продолжить начатые вами традиции, ведь именно благодаря вам мы и живём в нашем прекрасном городе!

Пусть не останется в России неизвестных героев, пусть горит вечный огонь в память о тех, кто остался на полях сражений, кто не дожил до сегодняшнего праздника, пусть не меркнет блеск орденов и медалей ветеранов!

Накануне самого дорогого для нашего Отечества праздника желаю Вам здоровья, мира, добра и благополучия!

Директор СПб ГУП "Горэлектротранс"
А.Н. АЛЕКСАНДРОВ



Выступление танцевальной пары перед ветеранами



БЛОКАДНЫЙ ТРАМВАЙ

Гремит трамвай – простужен бок его.
А рядом нет сегодня никого кто смог бы вылечить.
А жаль. Когда-то он имел успех.
У всех.
Снаряды падали ему на голову, на плечи...
Но знал он, верил:
недалече тот день, когда мы всё залечим – все раны на груди его и теле.
Сегодня мы немного повзрослели.
И не хотим общаться с исполином.
...Он нам простит.
Но в списке этом длинном прощений наших есть такая строчка:
"Не забывай: растёт у мамы дочка.
Она от газов выхлопных не хочет умирать.
Ты защити её – ведь ты же Родина, ты – Мать".
...Он нам простит...

Александр ВЕРХОВНЫЙ



Вот такой вкусный подарок в оригинальной упаковке получили наши ветераны 15 апреля

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
Тел. сотрудников: 313-89-54, 2599 (м.)

Отпечатано в типографии ООО «Издательство Русь». 190031, СПб, Столярный пер., д. 18/69. Тел.: 315-97-35. E-mail: it_rus@mail.ru Home page: www.rus-izdat.ru Лицензия ПЛД № 69-152 от 25.12.1995 г.

Комп. набор: Ирина Смирнова
Верстка: Екатерина Ильина

Подл. в печать 26.04.2006 г.
Тир. 2000 экз. Зак. 100.04