БЛОКАДНЫЙ ТРАМВАЙ

В первые дни войны оголялись важные участки трамвайно-троллейбусного хозяйства

С объявлением 22 июня 1941 года нападения на нашу страну немецко-фашистских захватчиков, в трамвайно-троллейбусном управлении началась на следующий день мобилизация работников в армию. В 1941 году в армии и добровольческих формированиях оказалось около 4,5 тысяч рабочих и служащих трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда. Мужчин заменили женщины и подростки, возвращались на свои рабочие места старые производственники, – те, кто не подлежал призыву. Опыт работы новых кадров приобретался в условиях войны и блокады. Новеньких учили водить составы и ремонтировать вагоны, они становились кондукторами и слесарями, электриками…

Когда город взяли в кольцо блокады, функция обеспечения города всем необходимым легла на трамваи

Указанием начальника Трамвайно-троллейбусного управления Михаила Хрисанфовича Сороки было немедленно подготовить вагоны для перевозки раненых, а также приступить к прокладке путей к больницам и госпиталям – больницам имени И.М. Мечникова, имени Нечаева, имени Эрисмана и др.

В этих трамвайных вагонах для перевозки раненых размещались носилки в три яруса. Вагон имел двери боковые и торцовые для удобства транспортировки носилок. Окна вагонов тщательно задрапировывались шторами и щитками, чтобы и ночью можно было ездить с зажженным светом. В вагоне были поставлены отопительные приборы, бачки с кипяченой водой. Сопровождающие-кондуктора были снабжены аптечками. Многие из них прошли курсы в медсанслужбе.

Военный Совет фронта возложил на трамвайщиков перевозку воинских подразделений, снарядов, техники и др. оборудования. Трамвайные пути превратились во фронтовые магистрали. Почти весь автомобильный транспорт города был мобилизован на фронт. В Ленинграде остался единственный вид общественного транспорта – трамвай

С июля по декабрь 1941 г. воинским частям было подано 2 тысячи трамвайных вагонов. В них перевезено четверть миллиона солдат и офицеров. В июне-сентябре 1941 года на оборонно-строительных работах вокруг Ленинграда было занято 700 тысяч человек. Четыре тысячи трамваев возили их на оборонительные рубежи.
Рельсы пролегли к Ленинградскому почтамту. За четыре месяца связистам было выделено 388 вагонов.
Для тушения пожаров, приготовления бетона на строительстве оборонных рубежей, укрытия памятников и др. целей — для нужд МПВО, литейного производства и т.п. трамваем было перевезено 67500 кубометров песка из карьеров-Яшумовского и Озерков.Трамвайщики прокладывали новые пути к промышленным предприятиям, железнодорожным станциям. Некоторые участки пути в городе переоборудовались так, чтобы по ним могли ходить не только трамваи, но и железнодорожные составы.

Трамвай, разрушенный попаданием бомбы на пр. Нахимсона (Владимирский пр.) 19.09.1941 г.

С 4 сентября 1941 года начались регулярные артиллерийские обстрелы Ленинграда, продолжавшиеся до 22 января 1944 года. Вагоновожатые и кондукторы под обстрелами и бомбардировками водили поезда, аварийно — восстановительные бригады устраняли неисправности на линии, рабочие депо и мастерских ремонтировали поврежденные вагоны.

В таких, воистину фронтовых, условиях приходилось трудиться работникам ТТУЛ.

Трамваи встали …

Из-за вражеских действий, ограничения лимита потребления электроэнергии из-за блокады города 8 декабря 1941 года трамвайное движение было остановлено. Вышедшие в этот день 52 поезда трамвая остались на линии, остались на линии и ряд троллейбусных машин. Отныне люди передвигались на работу и с работы пешком. Истощенные замерзающие люди всю страшную блокадную зиму 1941-1942 года должны были каждый день преодолевать расстояния от дома до работы и обратно. Многие падали без сил и замерзали на улицах.

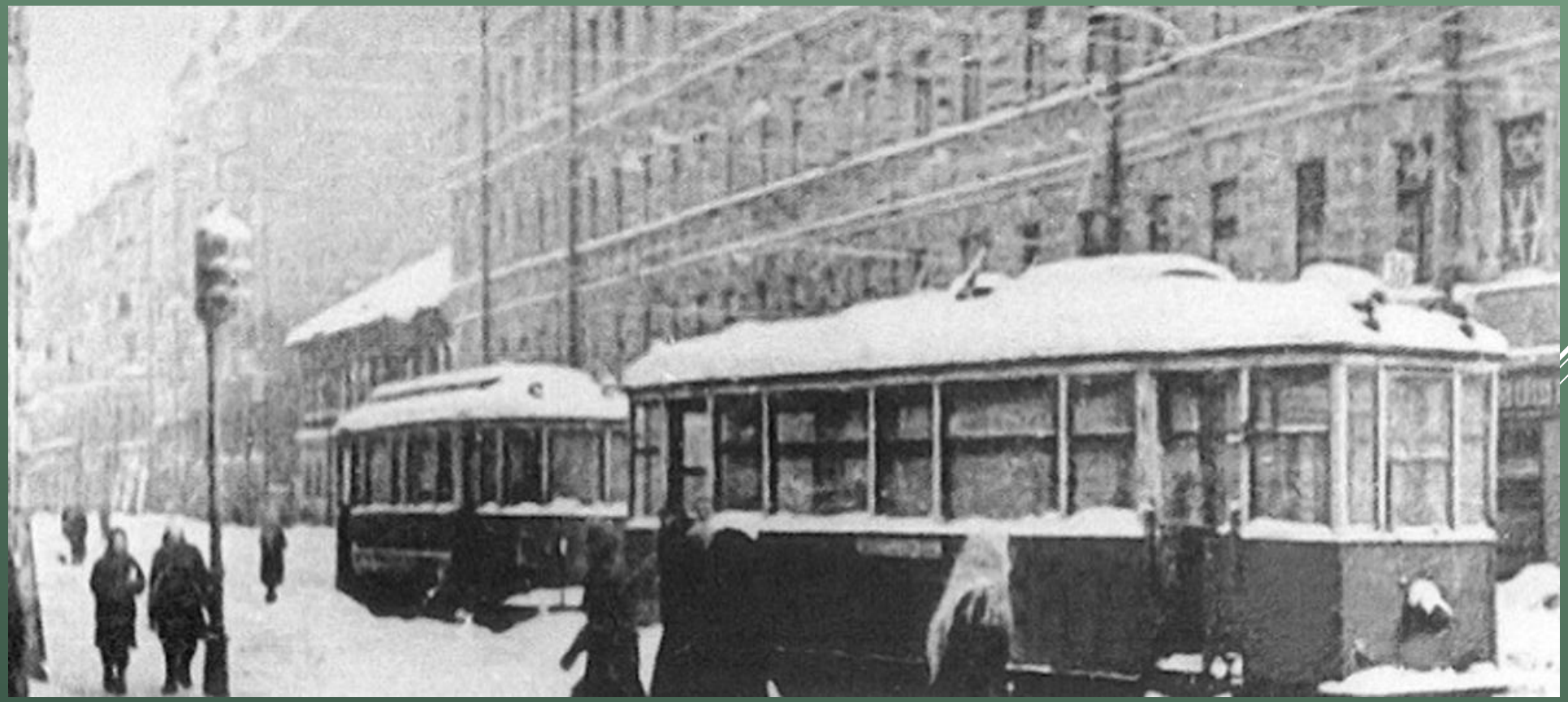
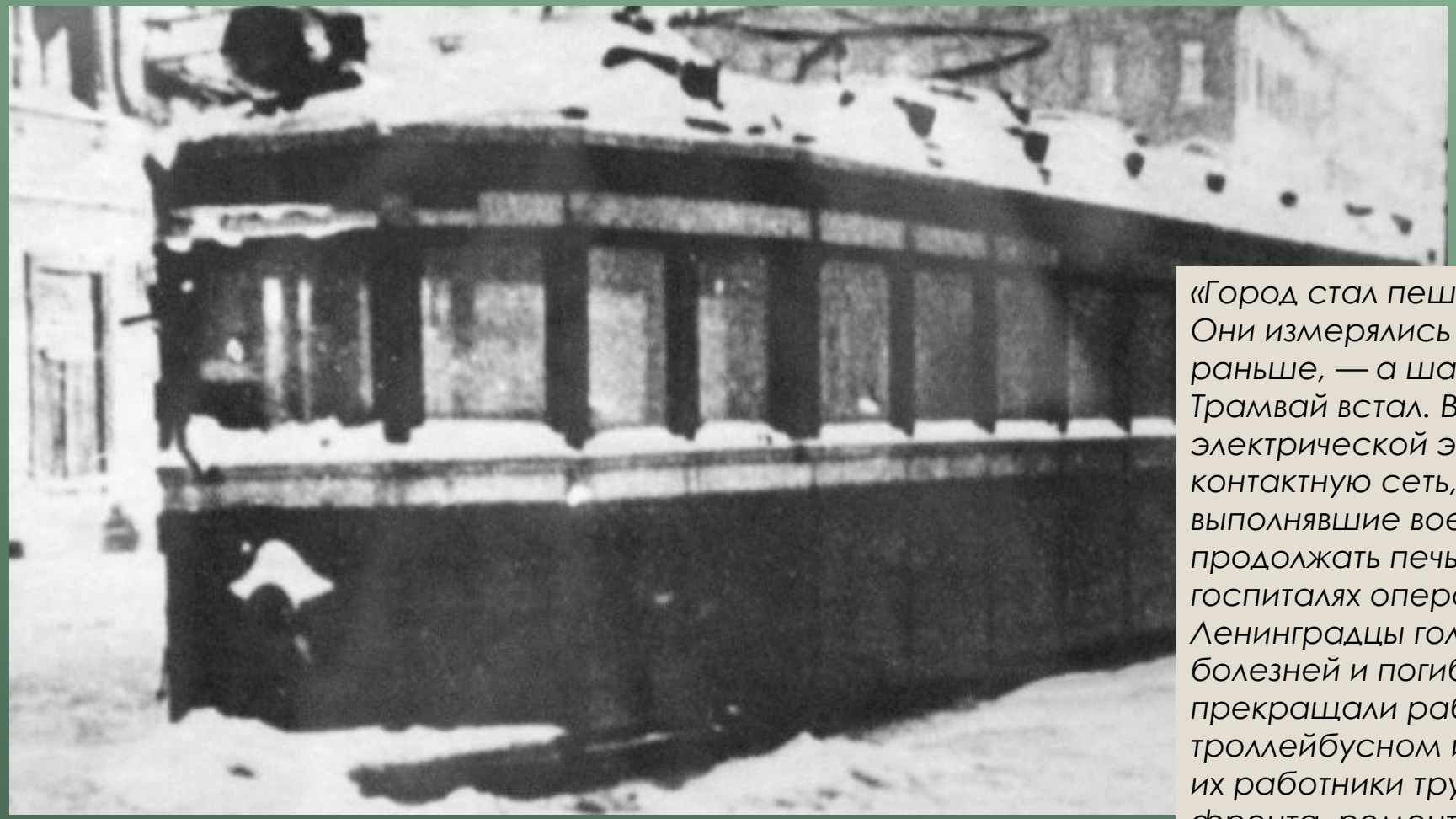


Фото: остановка городского транспорта в блокадном Ленинграде. Зима 1941-1942 г. Архив Мемориального музея Обороны и блокады Ленинграда



«Город стал пешим. Расстояния обрели реальность. Они измерялись силой своих ног. Не временем, как раньше, — а шагами. Иногда количеством шагов». Трамвай встал. В городе к этому дню было так мало электрической энергии, что пришлось отключить контактную сеть, чтобы не замерзли предприятия, выполнявшие военные заказы. Чтобы можно было продолжать печь блокадный хлеб, освещать в госпиталях операционные столы, поддерживать связь. Ленинградцы голодали и мерзли, умирали от болезней и погибали от артобстрелов, но не прекращали работу. Продолжалась она и в троллейбусном и трамвайном парках. По-прежнему их работники трудились над выполнением заказов для фронта, ремонтировали вагоны, готовили их к выходу на линию. Действовали команды МПВО, санитарные звенья. Часть трамвайщиков находилась на торфоразработках и лесозаготовках, работала в больницах и на захоронениях».

«Блокадная книга» Алеся Адамович и Даниил Гранин

28 февраля 1942 года горком ВКП (б) постановил открыть с 10 марта грузовое трамвайное движение.

Грузовые поезда должны были помочь ленинградцам в очистке города от мусора, снега и нечистот, скопившихся на улицах и во дворах в первую блокадную зиму и угрожавших городу эпидемиями.

Приведя в рабочее состояние контактную и путевую сеть, подготовив грузовые поезда, трамвайщики сумели 8 марта пустить их.

С 27 марта и по 15 апреля были убраны миллионы квадратных метров городской территории, вывезено (в том числе и грузовым трамваем) около 1 млн. тонн мусора, нечистот и льда.

Фото: Ленинградцы расчищают улицы при помощи трамваев

15 апреля случилось невероятное.
На маршруты вернулись пассажирские трамваи!

Город ждал пуска пассажирского трамвая. Были восстановлены пассажирские вагоны, оживлены тяговые подстанции, решившие вопрос подачи электроэнергии. Инженеры Службы Движения ТТУЛ разработали оптимальную маршрутную систему, обеспечившую пассажирское сообщение во все районы города с одной пересадкой. К пуску трамвая готовились тысячи людей.
По решению горисполкома первые пять маршрутов — 3, 7, 9, 10, 12 из шести действующих парков должны были выйти на улицы города 15 апреля. Ранним утром одновременно из шести парков вышли на линию 116 поездов (317 вагонов).

Торжественно, с красными флажками двинулись они по осажденному городу.
Это был настоящий праздник — пуск трамвая в городе. Только за два дня его работы было перевезено более миллиона пассажиров.

Так позже написал об этом историческом дне в своей книге начальник Трамвайно-троллейбусного управления Михаил Хрисанфович Сорока:

« Гляжу, а от Главного штаба выезжает на Невский трамвай. Через переднее стекло моторного вагона видно сияющее радостью лицо вагоновожатой. А нога ее то и дело выжимает педаль звонка, который созывает отовсюду людей — смотрите, радуйтесь, мы выжили! Не передать чувства ленинградцев, услышавших звон первого блокадного трамвая! Люди стояли вдоль трамвайной линии, плакали и смеялись; незнакомые прежде, они поздравляли друг друга и обнимали как самых близких и родных. И эта общая радость, эти улыбки и тысячи счастливых глаз для нас дороже любых, самых высоких наград».

Вагоновожатая трамвайного парка им. Блохина Е. Ф. Агапова:

«Шли в парк как на праздник, знали: должны выехать на линию… 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…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 блокадных пассажиров.»

Вот слова водителя трамвая трампарка им. Леонова М. Ивановой:

«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“.

А это вдохновенные слова транспортникам писательницы Веры Кетлинской:

«Есть профессии, которые скромны и в общем-то незаметны, но в трудный час понимаешь, как каждая профессия связана с трудом всего народа и обеспечивает общенациональный ритм жизни. И вот в блокаду мы все поняли, что такое для нас привычная вещь, как трамвай, к которому мы привыкли с детства. Мы все помним эти повисшие, скрученные жгутом провода, расстрелянные, заваленные сугробами вагоны.

И вот тогда вы совершили неслыханный в этих условиях труд. Слабыми руками, истощенные, тогда вы подняли контактную сеть и дали возможность побежать снова простому ленинградскому трамвайному вагону. Это же был для нас символ возрождения, символ жизни.

Мы бежали, мы тоже были слабы, но мы бежали на наших непрочных, распухших ногах за этим вагоном. Я помню, как кричали: «Позвони еще!“ Такой радостью был этот трамвайный вагон.

И вот за ваш великий труд в те дни я хочу вам сказать огромное спасибо и отвесить вам низкий русский поклон».

Пуск трамваев стал для ленинградцев символом грядущей победы, для осаждавших город врагов — психологическим ударом.

Один из пленных немцев, ефрейтор, артиллерист Ганс Фолькенхорст рассказывал позже:

« Там, над Ленинградом, по тучам бегали какие-то странные голубые вспышки. Не ракеты, нет, нечто совсем другое! Черт возьми… они пустили трамвай! В Ленинграде, на седьмом месяце блокады?! Зачем же мы мерзли здесь всю зиму? Зачем мы кричали о неизбежной гибели жителей города, о нашей победе, если они… пустили трамвай?! »

Ученые позднее подсчитали: действующий трамвай сохранял каждому ленинградцу 400 калорий в день. 400 калорий, когда норма хлеба опускалась до 125 граммов, вот что такое трамвай

Для предотвращения тяжёлых последствий бомбардировок 132 трамвайные остановки были перенесены. Вместо сдвоенных составов на линию выходили преимущественно одиночные вагоны, а маршрут движения чередовался по параллельным улицам. По сигналу тревоги водители старались или уехать из опасной зоны, или остановить трамвай и увести пассажиров в укрытие.

Из 900 блокадных дней трамвай трудился восемьсот одиннадцать.
Это был коллективный подвиг тысяч людей.
В год 100-летия трамвая исполнилась мечта М.Х. Сороки, о которой он писал в своей книге «Фронтовой трамвай»: поставить в Ленинграде памятник «Блокадному трамваю».

Памятник – вагон «Блокадный трамвай» встал на пьедестал в 2007 году.

В настоящее время в память о блокадном трамвае ежегодно 15 апреля проходит мемориальный «Блокадный рейс», на который из Музея городского электротранспорта выходят трамваи военного времени.

В сборнике стихотворений «Гимн трамваю» (2007) блокадник, поэт Анатолий Молчанов, поместил такие строки:
Стихи посвящены памятнику «Блокадный трамвай», открытому 8 сентября 2007 года у Трамвайного парка №8 им.Котлякова.

Возле дота, возле танка,
Где пылал передний край,
Встал на вечную стоянку
Старый питерский трамвай.
Встал заслуженно, по праву
В ряд с героями войны,
Встал на вахту вечной славы
На виду у всей страны.

Источники информации:

Блокадный трамвай как символ жизни

https://spbdnevnik.ru/news/2019-01-24/blokadnyy-tramvay-kak-simvol-zhizni

Блокадный трамвай

http://www.opoccuu.com/blokadnyj-tramvaj.htm

Трамвай в годы Великой Отечественной войны

https://leningradpobeda.ru/blog/tramvay-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny