

ТРАМВАЙНАЯ СИСТЕМА Г. МОЛОТОВА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Д.С. Катаев

Главный археограф научно-исследовательского отдела
Государственного архива Пермского края. Пермь, Российская Федерация.

E-mail: kataev-ds@mail.ru

Аннотация: В статье на основе документов из фондов Государственного архива Пермского края рассматриваются особенности работы трамвайной системы в годы Великой Отечественной войны. Особенное внимание уделено взаимодействию предприятий г. Молотова и Молотовского горисполкома с Управлением трамвая г. Молотова, специфике работы Молотовского трамвая в условиях эвакуации в г. Молотов предприятий из западных районов СССР.

Ключевые слова: трамвай, общественный транспорт, городское хозяйство, Молотов, Великая Отечественная война

THE TRAM SYSTEM OF MOLOTOV (PERM) DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Denis S. Kataev

Abstract: The article is based on documents from the State Archives of Perm Krai. There are considers the features of the work of the tram system during the Great Patriotic War. The particular attention is paid to the interaction of the enterprises of the city of Molotov and the Molotov City Council Executive Committee with the Tram Administration of the city of Molotov, the work of the Molotov tram in the conditions of evacuation of enterprises from the western regions of the USSR to Molotov.

Keywords: tram, public transport, urban economy, Perm, World War II

State Archive of the Perm Krai. Perm, Russian Federation

Основой внутригородской транспортной системы г. Молотова к началу Великой Отечественной войны стал трамвай. Трамвайная система города Перми была

открыта в 1929 г., 1930-е гг. были временем развития и расширения пермской трамвайной системы. К 1941 г. трамвайные маршруты Молотова доходили до вокзала Пермь-I, проходных завода им. Калинина, шпалозавода на берегу Мулянки.

Раскрыть некоторые особенности развития и существования Молотовского трамвая в 1941-1945 гг., а также его роль в городской среде Молотова могут помочь документы, хранящиеся в Государственном архиве Пермского края, в особенности — в фонде р-1026 «Пермское городское трамвайно-троллейбусное управление», а также решения Исполнительного комитета Молотовского городского Совета депутатов трудящихся (фонд р-176).

Важные работы по расширению трамвайной системы были проведены непосредственно в 1940–1941 гг. В посёлок завода им. Сталина, выросший на месте городских свалок, была проведена трамвайная линия — от улицы Карла Маркса (Сибирская), по улицам Белинского и Громова (ныне часть улицы Куйбышева). В феврале 1941 г. линия дошла до завода имени Калинина, который находился южнее завода имени Сталина. В начале 1940 г. началось, но было быстро приостановлено, строительство трамвайного депо «Красный Октябрь». В городе работало 8 маршрутов, протяженность трамвайных путей составила 48 км, инвентарный парк вагонов — 79 единиц [1, с. 12], основой пассажирского подвижного состава были вагоны серии Х.

Особенно важен трамвай был для связи Молотовского (Мотовилихинского) района с центром города — трамвайный мост через Егошиху был единственным мостовым переходом через эту реку, доступным для городского транспорта.

Однако пермская трамвайная система ещё перед войной сталкивалась с некоторыми трудностями. Так, к 1940 г. у Молотовского трамвая были следующие показатели соцсоревнования на фоне показателей по исполнению плана других трамвайных систем РСФСР: по среднесуточному выпуску вагонов на линию – 76,4% (при среднем показателе в 91,9%), по коэффициенту использования – также 76,4% (при среднем показателе в 91,6%) [2]. Так что, находясь не в самом оптимальном состоянии, трамвайная система Молотова приняла увеличившуюся транспортную нагрузку, связанную с эвакуацией из западных районов СССР. Также, неизбежными оказались кадровые проблемы — с началом Великой Отечественной войны на фронт ушли 353 работника Молотовского трамвайного управления.

С 1941 по 1942 гг., несмотря на увеличившееся количество населения города, снизились некоторые важные показатели работы трамвая, в том числе: по пассажиропотоку (с 52,2 млн. до 40,8 млн. поездок), числу вагоночасов (421 тыс. до

291 тыс. вагоночасов), эксплуатационной скорости вагонов (с 12,5 до 10,6 км/ч) и пробегу вагонов (с 5253,8 тыс. до 3176,1 тыс. километров), что являлось нарушением тенденций роста этих показателей, наблюдавшихся в 1930-е гг. [3] Повлиять на это могло то, что трамвай активно использовался для грузоперевозок и перевозки раненых с вокзалов к госпиталям.

Служба грузовых перевозок была создана в 1942 г. Ей был выделен один моторный вагон, 16 прицепных вагонов под санитарные поезда и 8 прицепных вагонов для перевозки грузов. За 1943-1944 гг. было построено 1,3 км тупиковых линий к промышленным предприятиям, хлебозаводу, товарному двору станции Пермь II. На трамваях развозили раненых бойцов по госпиталям (особенно с Речного вокзала и железнодорожного вокзала «Пермь-II»), доставляли на предприятия топливо, а с предприятий — военную продукцию [1, с. 14].

За годы войны трамваем перевезено 182,4 млн. пассажиров, 227 тысяч тонн различных грузов, отработано свыше 1,5 млн. тоннокилометров.

Начало войны ознаменовалось трудностями в организации обслуживания трамвайной системы, которые не могли быть решены одними силами трамвайного управления. Так, в решении Молотовского горисполкома №621 от 11 ноября 1941 г. городские власти поручили райсоветам обязанности по привлечению населения города к трудовой повинности по расчистке путей [4, Л. 104].

Однако, несмотря на сложную ситуацию с обслуживанием трамвайного хозяйства города, в промфинплане Молотовского трамвая на 1942 год было заложено строительство второй колеи на завод «Красный Октябрь» в связи с повышением пассажиропотока и грузопотока, закупка новых вагонов к имеющимся 79 единицам, строительство нового трамвайного парка, реконструкция путей на улице Ленина с усилением щебеночного основания и дренажа [5, Л. 46]. Но данный план не был полностью выполнен — так, например, новые вагоны так и не были закуплены.

Молотовский трамвай использовался и для перевозки продовольствия — в решении Молотовского горсовета от 6 июля 1942 г. «О подготовке к вывозу и закладке овощей в сезон 1942-1943 гг.» директору трамвайного парка Нассонову предписывалось выделить не менее 10 грузовых трамвайных платформ для перевозки овощей по городу [6, Л. 13]. Но при важности для жизнеобеспечения города, Молотовский трамвай, как и другие учреждения Молотова был вынужден выполнять требования горисполкома об экономии электроэнергии [6, Л. 10].

Молотовский трамвай признавался важной частью городского хозяйства,

обслуживающей эвакуированные учреждения культуры, так, решением Молотовского горисполкома № 61 от 25 февраля 1943 г. «Об улучшении обслуживания пассажиров трамваем перед началом и окончанием работ театров г. Молотова» трамвайному управлению г. Молотова было указано установить твердый график движения трамвая перед началом и после окончания представлений в театрах города [6, Л. 8].

Проблемы с обслуживанием трамвайной инфраструктуры сильно проявились к середине 1943 г. Летом того года ливнями и дождями были повреждены и частично смыты земляные конусы трамвайного моста через Егошиху. Ситуация была признана Молотовским горотделом коммунального хозяйства как угрожающая аварией, заведующий отделом Шемякин распорядился срочно произвести работы по укреплению моста [7, Л. 23].

Работники Молотовского трамвая помогали в восстановлении трамвайных систем районов СССР, освобожденных от оккупации. В ноябре 1943 года в Молотовское трамвайное управление было направлено письмо заместителя Народного комиссара коммунального хозяйства РСФСР И.В. Серебрякова с просьбой коллективу Молотовского трамвая взять шефство над Пятигорским трамваем на время восстановления коммунального хозяйства Пятигорска. В данном письме указывалось что «Наркомхоз считает необходимым немедленно же начать работу по сбору и изготовлению всего намеченного к отправке в Пятигорск оборудования, инструмента и командировать делегацию работников трамвая для выявления всех нужд Пятигорского трамвая и определения форм дальнейшей шефской помощи» [8, Л. 1].

Но техническое обслуживание самого Молотовского трамвая требовало вмешательства непосредственно городских властей и крупных предприятий города. Так, в решении Молотовского горисполкома №389 от 18 ноября 1943 г. было указано, в том числе:

- «Одобрить инициативу директоров заводов: №172 — Быховского, №19 — Солдатова в деле оказания ими практической помощи по ремонту вагонов и выполнению заказов по изготовлению запасных частей.
- «Осудить неправильную практику отдельных руководителей союзных предприятий, считающих трамвай изолированным городским предприятием и отказывающих в оказании ему помощи, забывая, что трамвай обслуживает десятки тысяч рабочих их же предприятий.
- «Просить директоров заводов №33 — Брусникина, №10 — Далингера, №260 — Баталина, №470 — Васильева оказать практическую помощь Молотовскому

трамваю путем направления в трамвайный парк бригады слесарей и помочь в изготовлении запасных частей [8, Л. 4]».

Директор управления Молотовского трамвая Нассонов, в свою очередь, ходатайствовал о расширении ремонтной базы Молотовского трамвая путём передачи одного из заводов города («Коммунар», «Красный партизан», «Бурлак») для производства запчастей и ремонта вагонов [9, Л. 48].

Продолжал трамвай использоваться и для грузового обслуживания учреждений г. Молотова. Например, в решении Молотовского горисполкома №263 «О подготовке ВУЗов г. Молотова к новому учебному году» было предписано следующее:

«Обязать директоров ВУЗов организовать заготовку древесины на весь отопительный сезон, в соответствии с установленным планом.

Тов. Нассонову обеспечить ВУЗы трамвайными грузовыми перевозками [10, Л. 21 об.]».

Именно в 1943 году, после двухлетнего перерыва, продолжилось расширение трамвайной сети города. В решении Молотовского горисполкома №4399 от 14 декабря 1943 года «О постройке трамвайного тупика к промколонии №1» управлению ИТЛ НКВД по Молотовской области было предписано проложить трамвайный тупик к колонии на ул. Карла Маркса [11, Л. 214]. Ранее, 25 января 1943 года молотовский горисполком поручил управлению Молотовского трамвая построить трамвайный тупик к мельнице №1 [12, Л. 49].

Но в целом работа Молотовского трамвая неоднократно была предметом критики вышестоящих общереспубликанских органов и надзорных органов областного и городского уровня. В Постановлении коллегии Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР и ЦК профсоюза работников городского электротранспорта «Об итогах социалистического соревнования городских трамваев и троллейбусов за апрель месяц 1944 г.» от 10 мая 1944 г. была отмечена плохая работа трамваев в городах Молотове, Златоусте, Саратове и Ярославле [13, Л. 50]. В Постановлении коллегии Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР и ЦК профсоюза работников городского электротранспорта «Об итогах социалистического соревнования городских трамваев и троллейбусов за ноябрь 1944 г.» от 10 декабря 1944 г. также была отмечена плохая работа Воронежского, Молотовского трамваев и Московского троллейбуса [14, Л. 9 об.]. В решении №654 Молотовского горисполкома «Об исполнении бюджета за 9 месяцев 1944 года» от 2 ноября 1944 г. отмечалось, что «вследствие изношенности трамвайного хозяйства, увеличения себестоимости вагоно-километра и невыполнения плана по перевозкам

пассажирам из-за плохого контроля за взиманием проездной платы не выполнено плана отчислений прибылей в бюджет на 1138 тысяч рублей [14, Л. 21.]».

Проблемой были и систематические нарушения пассажирами правил пользования общественным транспортом. В решении Молотовского горисполкома №131 от 12 марта 1945 г. «Об упорядочении работы трамвая г. Молотова» для профилактики пассажирами нарушений правил пользования трамваем, особенно участвовавших в то время, было предписано увеличить сеть милицейских постов на конечных и основных промежуточных трамвайных остановках, а милиционерам — привлекать нарушителей к ответственности [15, Л. 18].

Но к первой половине 1945 г. Молотовский трамвай сумел преодолеть некоторые проблемы с выполнением плановых показателей. Выполнение производственного плана за первый квартал 1945 г. было следующим:

- «1. По выпуску вагонов — 108,2%
2. По пробегу — 98,6%
3. По перевозке пассажиров — 84,8%
4. По ремонту вагонов — 209,1%»

За март 1945 г.:

- «1. По выпуску вагонов — 120,8%
2. По пробегу — 117,1%
3. По перевозке пассажиров — 103,8%
4. По ремонту вагонов — 275% [15, Л. 78]».

Если говорить о подвижном составе Молотовского трамвая, то по состоянию на 1 сентября 1943 г. имелся следующий комплект вагонов:

Моторных вагонов — 40 штук, прицепных вагонов — 39 штук; вагонов в движении — 40, в ремонте — 4, в ожидании ремонта — 35. Электровозы — 1, моторных вагонов — 4, грузовых платформ — 10. Также в парке были по одному вагону-снегоочистителю и вагону-вышке [9, Л. 43].

Делая выводы о состоянии Молотовского трамвая в годы Великой Отечественной войны, следует отметить, что период 1941-1945 гг. был кризисным для трамвайной системы г. Молотова. Если на основе эвакуированных троллейбусных парков в 1943 г. были созданы троллейбусные системы Свердловска и Кирова, то транспортная система Молотова была вынуждена справляться с обслуживанием жителей города, принявшего множество эвакуированных учреждений, будучи ослабленной кадрово, а в случае с трамвайным управлением — отказавшись от планов по приобретению нового подвижного состава и строительства

нового трамвайного парка. О трудностях в работе Молотовского трамвая косвенно свидетельствует и относительно частая критика его работы со стороны Народного комиссариата коммунального хозяйства.

Также для периода Великой Отечественной войны для Молотовского трамвая характерно активное использование трамвая как грузового транспорта, связывающего вокзалы города с госпиталями и способствующего снабжению предприятий г. Молотова. Внесли молотовские трамвайщики и вклад в восстановление транспортных систем городов, освобожденных от оккупации гитлеровской Германии.

Но в целом, будучи неотъемлемой частью коммунального хозяйства г. Молотова, трамвай сыграл важнейшую роль в пассажирском и грузовом транспортном обеспечении ключевого тылового города, которым и являлся Молотов.

Список источников и литературы:

1. Токмаков Г. Пермский трамвай. 1929-1999. Пермь: Пушка, 1999 г.
2. Катаев Д. Пермскому трамваю – 90 лет! (Часть 1) // Государственный архив Пермского края [Электронный ресурс], 7.11.2019 г. URL: http://www.archive.perm.ru/about/news/perm-tram-90-years/?sphrase_id=172221 (Дата обращения: 30.10.2020)
3. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 1.
4. ГАПК. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 77.
5. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 47.
6. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 46.
7. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 44.
8. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 53.
9. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 55.
10. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 51.
11. ГАПК. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 214.
12. ГАПК. Ф. р-176. Оп. 5. Д. 104.
13. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 52.
14. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 51.
15. ГАПК. Ф. р-1026. Оп. 1. Д. 65.