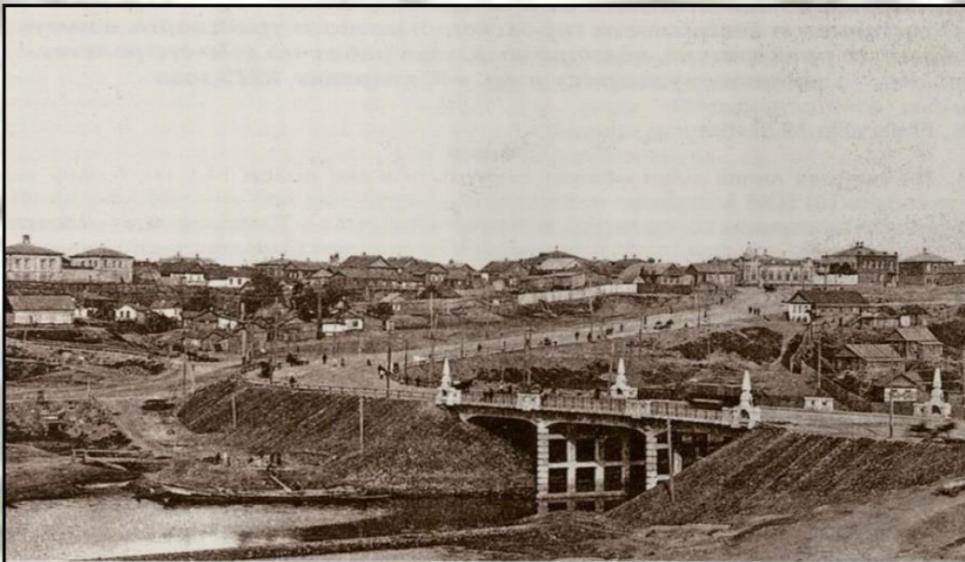


ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СТАЛИНГРАДСКОГО ТРАМВАЯ В ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ



Царицын. Трамвай на новом Астраханском мосту

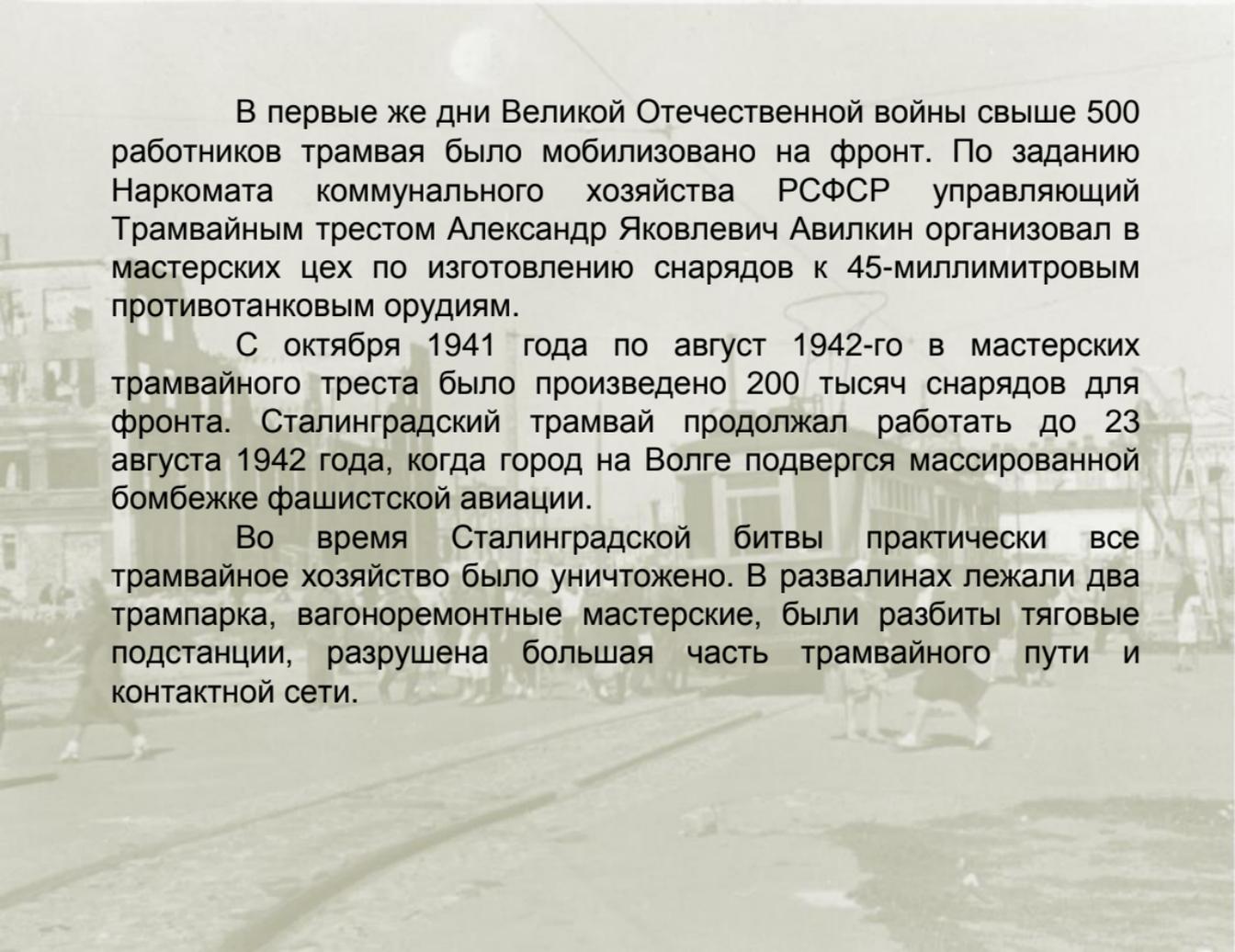
Становление и развитие волгоградского предприятия городского электрического транспорта неразрывно связано с историей Царицына-Сталинграда-Волгограда. Царицын стал первым уездным городом России, в котором 9 апреля 1913 года появился электрический трамвай.

С конца 30-х годов была заложена основа маршрутной сети Сталинградского трамвая. В 1936 году трамвай, отправляясь от Октябрьской площади в центре города, перевозил пассажиров по семи маршрутам. Общая протяженность трамвайных путей составляла 63,2 километра.

В середине 1930-х годов в Сталинградском трампарке под руководством Александра Яковлевича Авилкина работало 1598 человек. В 1939 году Управление трамвая было преобразовано в Сталинградский трамвайный трест. К 1940 году Сталинградский трамвайный парк состоял из 141 вагона, из которых 83 моторных, 58 – прицепных и 35 грузовых

В годы Великой Отечественной войны сталинградские трамвайщики освоили производство военной продукции.

Из книги: Пругло Н.В. Народный транспорт Царицына-Сталинграда-Волгограда: из прошлого в будущее: К 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса

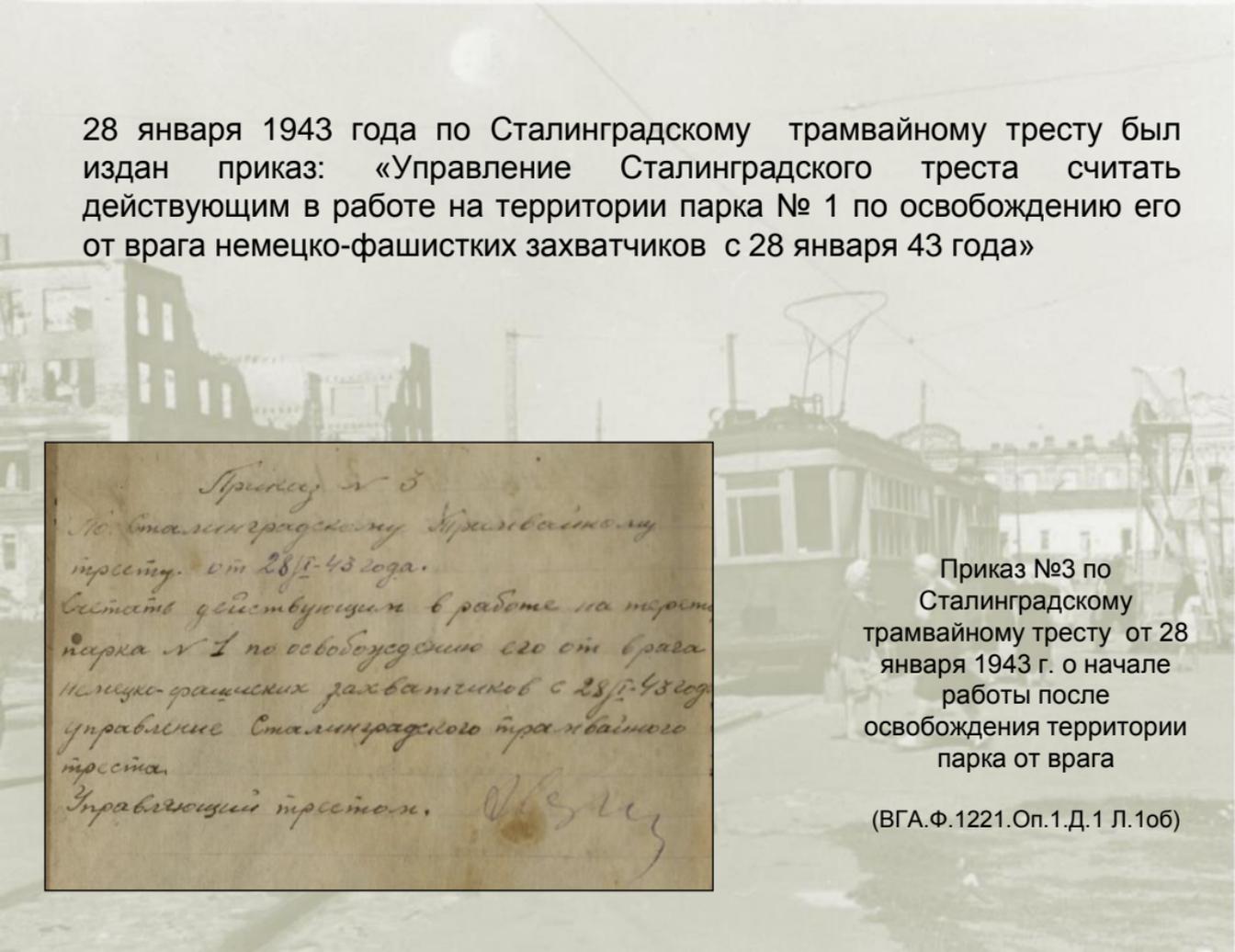


В первые же дни Великой Отечественной войны свыше 500 работников трамвая было мобилизовано на фронт. По заданию Наркомата коммунального хозяйства РСФСР управляющий Трамвайным трестом Александр Яковлевич Авилкин организовал в мастерских цех по изготовлению снарядов к 45-миллиметровым противотанковым орудиям.

С октября 1941 года по август 1942-го в мастерских трамвайного треста было произведено 200 тысяч снарядов для фронта. Сталинградский трамвай продолжал работать до 23 августа 1942 года, когда город на Волге подвергся массированной бомбежке фашистской авиации.

Во время Сталинградской битвы практически все трамвайное хозяйство было уничтожено. В развалинах лежали два трампарка, вагоноремонтные мастерские, были разбиты тяговые подстанции, разрушена большая часть трамвайного пути и контактной сети.

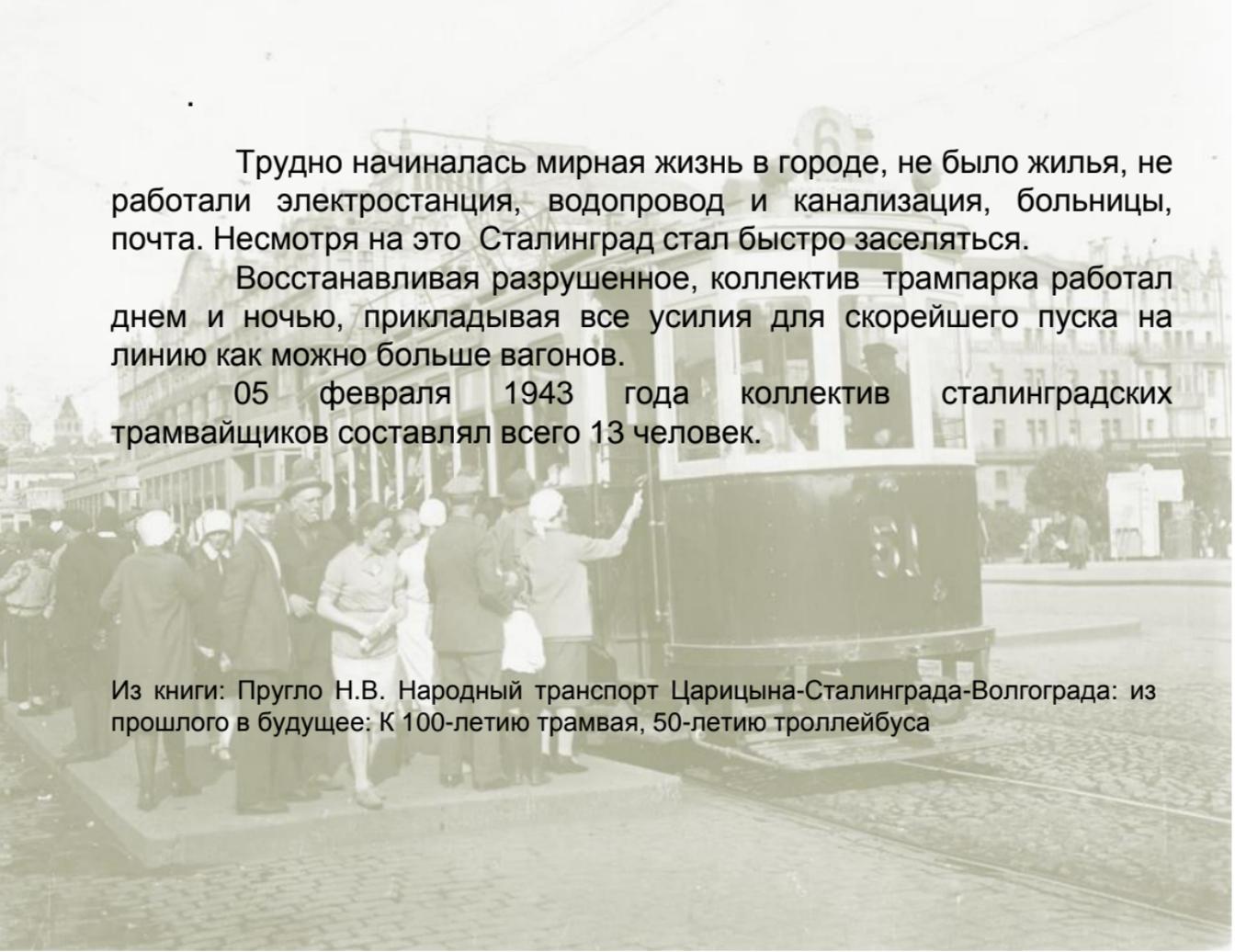
28 января 1943 года по Сталинградскому трамвайному тресту был издан приказ: «Управление Сталинградского треста считать действующим в работе на территории парка № 1 по освобождению его от врага немецко-фашистских захватчиков с 28 января 43 года»



Приказ № 3
по Сталинградскому Трамвайному
тресту. от 28.1-43 года.
Считать действующим в работе на территории
парка № 1 по освобождению его от врага
немецко-фашистских захватчиков с 28.1-43 год
Управление Сталинградского трамвайного
треста.
Управляющий трестом. В. В. В.

Приказ №3 по
Сталинградскому
трамвайному тресту от 28
января 1943 г. о начале
работы после
освобождения территории
парка от врага

(ВГА.Ф.1221.Оп.1.Д.1 Л.1об)



Трудно начиналась мирная жизнь в городе, не было жилья, не работали электростанция, водопровод и канализация, больницы, почта. Несмотря на это Сталинград стал быстро заселяться.

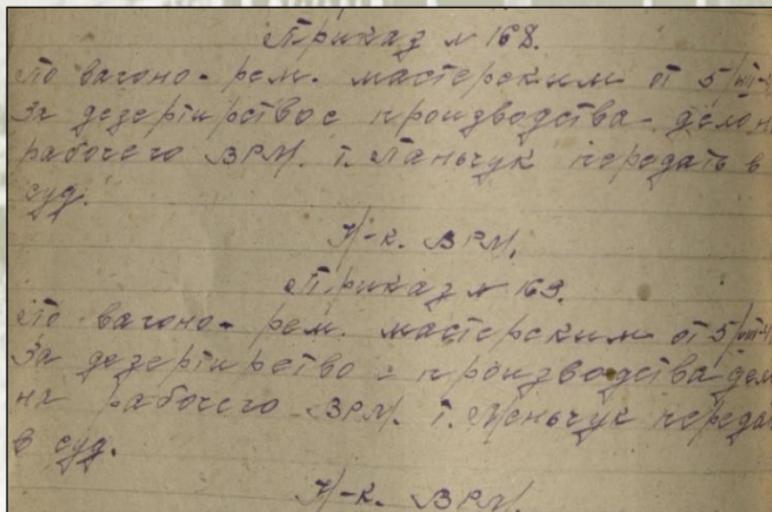
Восстанавливая разрушенное, коллектив трампарка работал днем и ночью, прикладывая все усилия для скорейшего пуска на линию как можно больше вагонов.

05 февраля 1943 года коллектив сталинградских трамвайщиков составлял всего 13 человек.

Из книги: Пругло Н.В. Народный транспорт Царицына-Сталинграда-Волгограда: из прошлого в будущее: К 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса

Трудовая дисциплина в то время была железной. За нарушение трудовой дисциплины – опоздание, прогулы, не выход на работу – предусматривалось наказание в виде исправительно-трудовых работ сроком до 6 месяцев.

Самовольный уход карался тюремным заключением от 2 до 4 месяцев



Приказы №168,169
по Сталинградскому
трамвайному тресту от
05 августа 1947 г.
о дезертирстве

(ВГА.Ф.1221.Оп.1.Д.29. Л.11)

26 декабря 1943 года стал особым рабочим днем для трамвайщиков. Радостным он был и для всех сталинградцев: открылось трамвайное движение от центра города до завода «Красный Октябрь». Об ноября 1944 года после восстановления моста через реку Царица трамвай пошел до завода им. Куйбышева.

Налаживался быт работников трамвайного треста. Приказом №282 от 23 декабря 1943 года на Жигулевскую улицу был поставлен прицепной вагон, с железной печкой, освещением от трамвая приспособленный под диспетчерский пункт и вагонные бригады.

Приказ №282 по
Сталинградскому
трамвайному тресту от 23
декабря 1943 г.
об установлении печки в
диспетчерской

(ВГА.Ф.1221.Оп.1.Д.1Л.79)

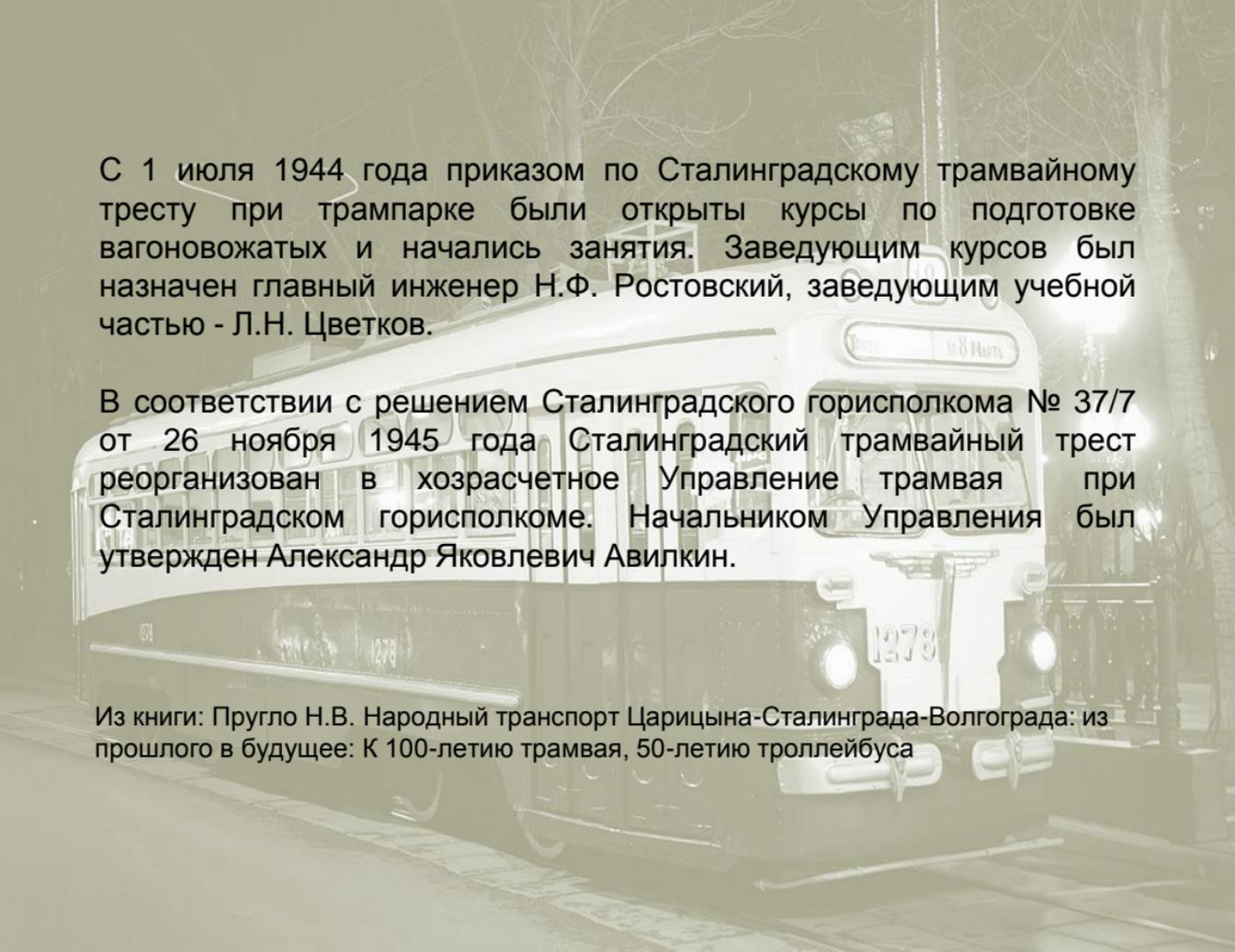
Приказ № 282
Сталинградскому трамвайному тресту от 23/12/43.
Дополнение к приказу за № 281 от 21/12/43, пункт 1.
Нас-ку с движением т. Наименов д. П. Вперед до окон-
ных строительных работ по центральному направлению
23/12/43. поставить на Жигулевскую улицу прицепной
вагон, установить временную железную печку, освеще-
ние от трамвая и приспособить таковой под диспет-
черский пункт и вагонные бригады.

В целях проведения необходимых санитарно-профилактических мероприятий на месте бывшей душевой была оборудована баня в парке № 1.

Приказ №277 по
Сталинградскому
трамвайному тресту от
15 декабря 1943 г.
об оборудовании бани

(ВГА.Ф.1221.Оп.1.Д.1 Л.76)

Приказ № 277
по Сталинградскому трамвайному тресту от 15/12/43 г.
В целях проведения необходимых санитарно-профилактических мероприятий в целях по трамвайному тресту приказываю:
Кашенданту трамвайного треста *И. Сердцев*
выполнить следующие мероприятия:
1. Немедленно договориться с баней сам. пропускной



С 1 июля 1944 года приказом по Сталинградскому трамвайному тресту при трампарке были открыты курсы по подготовке вагоновожатых и начались занятия. Заведующим курсов был назначен главный инженер Н.Ф. Ростовский, заведующим учебной частью - Л.Н. Цветков.

В соответствии с решением Сталинградского горисполкома № 37/7 от 26 ноября 1945 года Сталинградский трамвайный трест реорганизован в хозрасчетное Управление трамвая при Сталинградском горисполкоме. Начальником Управления был утвержден Александр Яковлевич Авилкин.

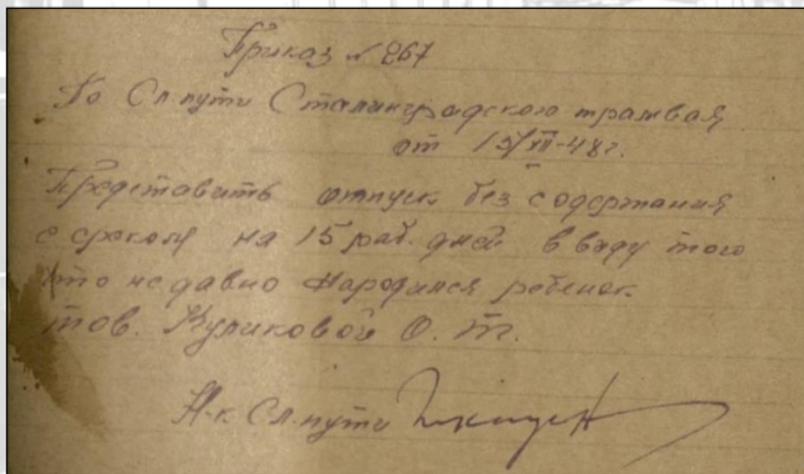
Из книги: Пругло Н.В. Народный транспорт Царицына-Сталинграда-Волгограда: из прошлого в будущее: К 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса

В 1946 году в трамвайном хозяйстве работало уже 445 чел. Немного улучшились жилищные и бытовые условия. Были ликвидированы общежития в подвалах с трех этажными нарами. Часть трамвайщиков с семьями переселились в так называемые финские домики.

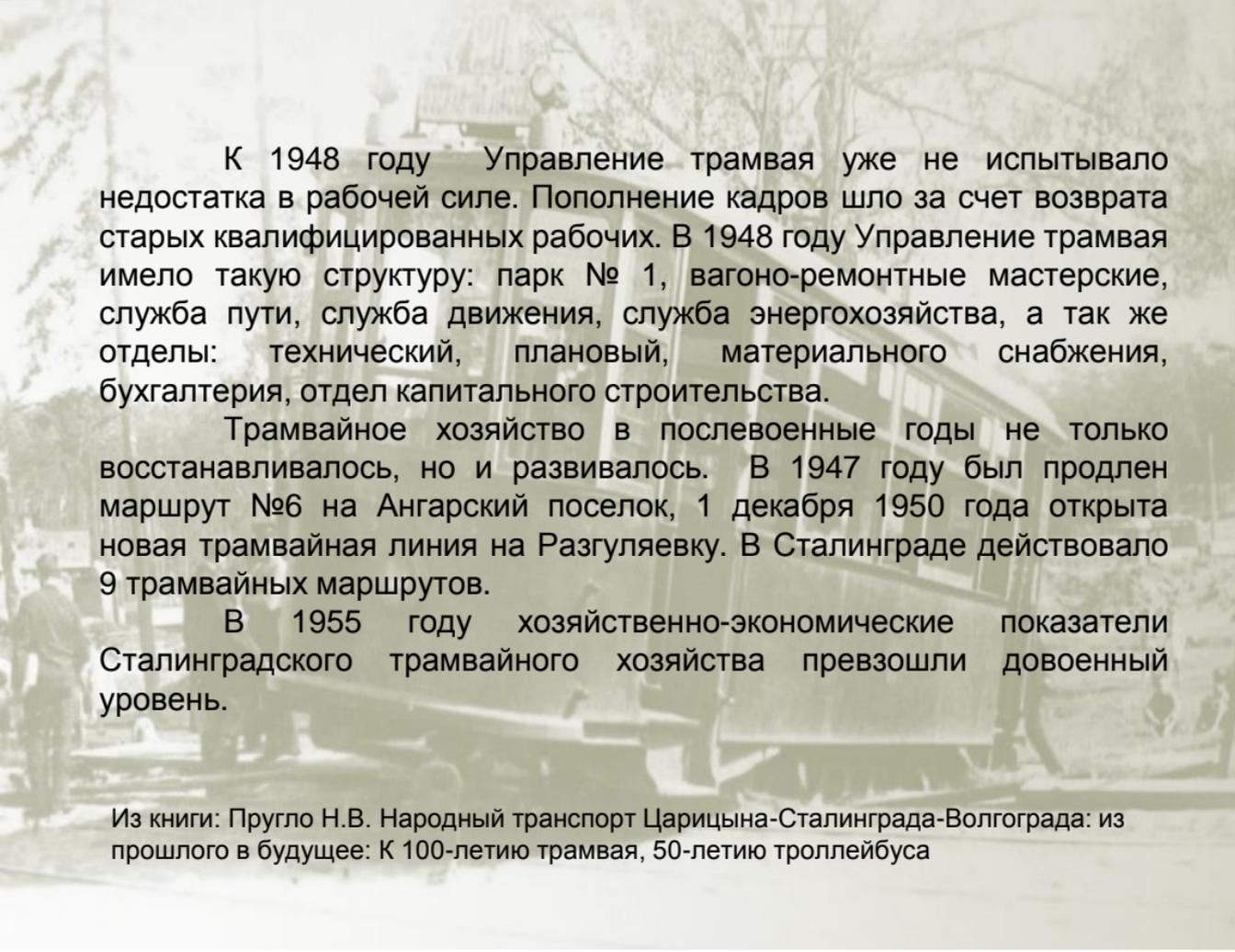
По прежнему железной оставалась трудовая дисциплина работников Управления трамвая. Женщинам разрешалось находиться в декретном отпуске 15 дней.

Приказ № 267 по
Сталинградскому
трамвайному тресту от
15 декабря 1948 г.
об отпуске без
содержания в связи с
рождением ребенка

(ВГА.Ф.1221.Оп.1.Д.38 Л.40)



Приказ № 267
По Ст. пути Сталинградского трамвая
от 15/12-48г.
Трудящийся отпуск без содержания
с сроком на 15 раб. дней ввиду того
что недавно родился ребенок
тов. Турниковой О. П.
Дк Ст. пути Инженер



К 1948 году Управление трамвая уже не испытывало недостатка в рабочей силе. Пополнение кадров шло за счет возврата старых квалифицированных рабочих. В 1948 году Управление трамвая имело такую структуру: парк № 1, вагоно-ремонтные мастерские, служба пути, служба движения, служба энергохозяйства, а так же отделы: технический, плановый, материального снабжения, бухгалтерия, отдел капитального строительства.

Трамвайное хозяйство в послевоенные годы не только восстанавливалось, но и развивалось. В 1947 году был продлен маршрут №6 на Ангарский поселок, 1 декабря 1950 года открыта новая трамвайная линия на Разгуляевку. В Сталинграде действовало 9 трамвайных маршрутов.

В 1955 году хозяйственно-экономические показатели Сталинградского трамвайного хозяйства превзошли довоенный уровень.

Из книги: Пругло Н.В. Народный транспорт Царицына-Сталинграда-Волгограда: из прошлого в будущее: К 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса

A vintage tram or trolley car is shown on tracks, surrounded by people in a wooded area. The tram has a dark body and large windows. Several people are standing near the tracks, and the background is filled with trees.

Виртуальная выставка подготовлена с использованием архивных документов, библиотечного фонда МКУ «Волгоградский городской архив»

Подготовка материала: И.А.Шурыгина

