

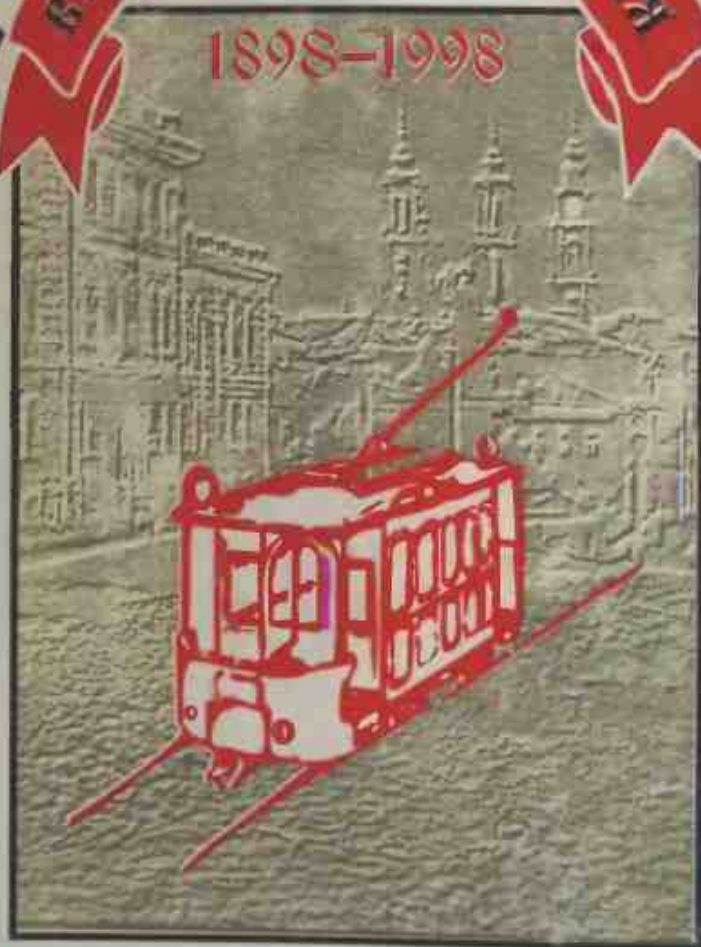
100 лет

ИСТОРИЯ

ВИТЕБСКОГО ТРАМВАЯ

Л. Забелло

1898-1998



ВИТЕБСК-1998

ВИТЕБСКОЕ ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

История витебского трамвая

Забелло Леонид Александрович

Художник А. Цинкалов

Корректор В. Фефченко

Подписано в печать 9.06.98.

Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная.

Гарнитура Times. Офсетная печать.

Усл. печ. л. 6. Уч.-изд. л. 5,8.

Тираж 1000 экз. Заказ 3901.

Отпечатано в Витебской областной укрупненной типографии

им. Коминтерна с оригинал-макета заказчика,

210015, г. Витебск, ул. Щербакова-Набережная, 4.

Отсутствие четкости на фотографиях связано с плохим качеством оригинала.

Об авторе книги

Изучение истории Витебского трамвая стало для Леонида Александровича Забелло делом всей его жизни. И это несмотря на то, что за плечами у него была Великая Отечественная война и многие годы службы во внутренних войсках. После демобилизации семья осела в Витебске — на родине жены Леонида Александровича.

В конце октября 1959 года Л. А. Забелло пришел на работу в Витебское трамвайное управление: там оказалась вакантной должность начальника отдела кадров. Сняв военную форму и бережно уложив в шкатулку ордена Отечественной войны II-й степени и Красной Звезды, медали «За боевые заслуги», «За оборону Кавказа», «За Победу над Германией» и другие (всего у Л. А. Забелло было 15 государственных наград), капитан запаса занялся новым для себя делом, быстро вошел в трудовой ритм известного в городе предприятия. И вот тогда-то...

Из воспоминаний Л. А. Забелло:

«Вскоре после поступления на работу я узнал, что витебский трамвай является одним из старейших в стране и что в этом отношении древнейший белорусский город обогнал Москву, Ленинград и Минск. Удивляло и то, что многие витебляне об этом не знали, и что среди таких оказалось немало трамвайщиков. Я загорелся целью собрать документы и фотографии, рассказывающие о трамвае, создать музей и написать книгу. Эта мысль преследовала меня днем и ночью. Администрация управления к этой затее отнеслась не то чтобы прохладно, но очень сдержанно, и, как мне показалось, скептически: дескать, по силам ли тебе это дело, капитан?»

Начинал Леонид Александрович, по сути дела, на пустом месте. Даже более-менее подробной исторической справки в управлении тогда не было. Но это не только не останавливало его, а наоборот, придавало силы. Кое-какой опыт у Леонида Александровича уже был: бывший политработник немало на своем служивом веку подготовил наглядной агитации, оформил комнат отдыха и клубов. Да-



же рисовал сам неплохо... но для создания музея необходимо было прежде всего собрать материалы. А это значит — хорошенько поработать в архивах и библиотеках, расспросить ветеранов труда. Вот с этого он и начал.

Из воспоминаний Л. А. Забелло:

«В республиканском историческом архиве я проработал более недели. Ночевал в гостинице, а весь день — от открытия архива и до его закрытия — просиживал в читальном зале и просматривал дела. С некоторых документов снимал копии, списывал их содержание в толстую тетрадь. Но поскольку объем работы был огромен, стало

ясно, что мне придется так сидеть в Минске не один месяц. Тогда договорился с машинисткой: я сообщал ей номера архивных дел и страницы, а она перепечатывала то, что надо было. Рассчитывался с ней, естественно, своими деньгами. Но зато дело продвигалось гораздо быстрее. Впрочем, все равно в этот архив мне пришлось еще несколько раз приезжать, как и в республиканское хранилище кинофотодокументов, где также отыскивалось немало интересного. О витебском архиве уже и не говорю: в нем пришлось провести тоже немало часов!»

Количество собранного материала быстро росло. А когда Забелло еще разыскал довольно большую группу старейших работников трамвая (некоторые имели стаж еще с дореволюционных времен!), записал их воспоминания и собрал фотографии, стало ясно: основа будущего музея уже есть.

Первую экспозицию открыли 20 ноября 1966 года. Для нее Л. А. Забелло предоставил... собственный кабинет. Дело в том, что ему как начальнику отдела кадров полагалась небольшая комната. Все остальные работники и документы размещались в соседней, большей по размерам. Вот в нее-то он добровольно и «переселился», начав в своем бывшем кабинете после работы и в выходные дни оформлять экспозицию музея. Посетить его одновременно могли не более 4–5 человек, но главное было сделано: даже самые большие скептики замолчали. А в большом коллективе трамвайщиков поняли, что энтузиаст в одиночку сумел сделать очень нужное и важное дело.

Первые же хорошие отзывы о музее (в том числе в местной и республиканской прессе) прибавили Леониду Александровичу новых творческих сил. Теперь уже стало помогать и руководство управления. Так в течение нескольких лет создавалась новая, более просторная экспозиция в другом здании (на территории депо). Открыли ее в 1974 году. И сюда уже стали ходить на экскурсии группы учащихся школ и училищ, студенты вузов. О музее трамвая в городе уже заговорили. Среди его посетителей оказывались не только витебляне, но и жители других городов СССР, гости из Польши, Болгарии, ГДР, Вьетнама, Чехословакии, Швейцарии.

Вся работа по созданию музея велась Л. А. Забелло на общественных началах, в свободное от работы время. Когда пришла пора идти на пенсию, руководство трамвая решило оставить ветерана в качестве директора музея. Теперь Леонид Александрович смог полностью переключиться на любимое дело. А затем и мечтать о... новой

экспозиции. Ему повезло. В 1978 году в связи с пуском в городе троллейбуса трамвайное управление было реорганизовано в трамвайно-троллейбусное. Разместилось оно в новом здании, а в старом нашлось место и для музея. Семь лет напряженно работал энтузиаст над своей третьей экспозицией. Она открылась в 1985 году и существует до сих пор.

Одновременно с работой над музеем Леонид Александрович писал книгу об истории витебского трамвая. Этому делу он тоже посвятил не один год жизни. Вместе с ныне существующим музеем книга является своеобразным памятником этому человеку. Рукопись Леонид Александрович закончил в 70-е годы, неоднократно пытался ее издать. В то время это сделать было очень трудно. Автор к столетию трамвая собирался дописать следующие главы, но сделать это не успел.

30 июля 1995 года умерла жена Леонида Александровича Ядвига Антоновна, с которой он прожил более 45 лет. Год спустя ее собрались помянуть добрым словом родственники и друзья. Леонид Александрович разволновался, несколько дней спустя немолодое сердце не выдержало. Он скончался 1 августа 1996 года.

Рукопись книги «История Витебского трамвая» хранилась у сына Л. А. Забелло — Сергея Леонидовича. Она воспроизводится в редакции автора этих строк с некоторыми сокращениями и без последней главы (о будущем витебского трамвая), которая уже устарела и не представляет интереса для читателей. Подбор взятых из фонда музея фотографий также сделан автором этих строк.

Леонид Александрович Забелло не был ни историком, ни журналистом. Поэтому его труд, конечно, не лишен определенных недостатков. Вместе с тем он будет с интересом встречен читателями, причем не только витеблянами. Он представляет собой заметное явление в литературе об историческом прошлом Витебска и Витебщины.

Инициатором издания рукописи Л. А. Забелло является начальник Витебского трамвайно-троллейбусного управления Василий Михайлович Павлючков. Благодаря ему и помощи спонсоров эта книга появилась к столетию витебского трамвая.

Аркадий Подлипский



Раздел 1. Строительство и пуск трамвая в Витебске (1895–1898 годы)

100 лет



Родина электрического транспорта и, в частности, трамвая — Россия.

Именно русские ученые и изобретатели Б. С. Якоби, В. Н. Чикалев, Д. А. Лочинев и П. Н. Яблочков еще в 1838 году разработали основные теоретические вопросы, связанные с деятельностью электрического транспорта — как внутригородского, так и магистрального. А первым изобретателем-практиком является русский ученый Федор Аполлонович Пироцкий. Он еще в 1880 году провел опыты, необходимые для начала широкого применения электродвижения в городском транспорте. Благодаря его трудам по рельсам конно-железных дорог Петербурга электрической силой впервые в мире был двинут моторный трамвайный вагон.

Однако это выдающееся изобретение, как и многие, не получило признания и применения в России. Царское правительство не доверяло своим специалистам и в области науки преклонялось перед иностранцами.

Потребность в массовом транспорте возникла с развитием капиталистического способа производства, сопровождавшегося быстрым ростом городского населения и концентрацией производства. Существовавшие еще с середины XIX века способы передвижения в виде дилижансов, конных карет и извозчиков стали недостаточными и были доступны лишь наиболее состоятельной части населения.

За границей трамвай получал все большее признание и распространение. Так, если в США в 1885 году было всего три трамвая с 13 вагонами, то уже семь лет спустя трамвай работал там в 436 городах с 5851 вагоном. Был он и в ряде городов Германии, Франции, Бельгии и Австрии.

В 1890 году Витебск представлял собой небольшой губернский город с населением 69 тысяч человек, со слабо развитой мелкой

промышленностью, кривыми, узкими и грязными улицами, кое-где замощенными булыжником. Улицы освещались керосиновыми фонарями.

Впервые вопрос о строительстве трамвая в Витебске был поднят 10 июля 1895 года, когда почетный гражданин города Киева Фельдзер подал Витебской городской управе заявление с просьбой предоставить ему концессию сроком на 50 лет на строительство «конно-электрической железной дороги».

25 сентября 1895 года в городскую управу подал прошение и представитель французского гражданина Фернана Гильона. Им был представлен проект договора о концессии на строительство трамвая сроком на 45 лет.

Два дня спустя поступило и третье заявление. На этот раз от представителя Бельгийского общества в Брюсселе Петра Вильмена.

15 ноября 1895 года под председательством городского головы И. С. Конюшевского при 24-х гласных проходило заседание Витебской городской думы. На нем рассматривался вопрос «О желании некоторых лиц устроить в гор. Витебске конно-железную дорогу».

Были обсуждены все три предложения, а затем состоялась баллотировка по этим предложениям путем опускания в урны шаров. Результаты ее оказались следующими:

1. Фельдзер — направо (т. е. «да») 1 шар, налево (т. е. «нет») — 24 шара.
2. Вильмен — направо 2 шара, налево — 23 шара.
3. Гильон — направо 23 шара, налево — 2 шара.

Таким образом, по большинству шаров городская дума постановила предоставить концессию на устройство и эксплуатацию в Витебске электрической железной дороги (трамвая) Фернану Гильону и поручило городской управе заключить с ним контракт.

Представители Фельдзера и Вильмена, которым было отказано в предоставлении концессии, обратились к губернатору с жалобами на городскую думу: на их взгляд, они могли предоставить городу более выгодные условия и задаток, чем Гильон.

По спорному вопросу велась длительная переписка, сделано было много запросов о платежеспособности и благонадежности всех трех претендентов. Губернатор своим письмом предложил городской управе тщательно рассмотреть жалобы и предложения Фельдзера и Вильмена. Поэтому 17 января 1896 года городская управа слушала доклад о постановлении думы от 15 ноября 1895 года и определила, что

концессия на устройство в Витебске электрической железной дороги предоставлена Гильону правильно.

4 февраля 1896 года в Витебске был заключен договор по устройству в городе электрической железной дороги (трамвая) между Витебской управой с одной стороны и французским гражданином Фернаном Фердинандовичем Гильоном с другой стороны. Договор подписали от имени городской управы городской голова И. С. Конюшевский и представители думы О. И. Мальчевский, П. С. Ризо и А. К. Прусс, от имени Гильона — его представитель инженер И. С. Розенталь.

Договор предусматривал передачу концессии на строительство и эксплуатацию трамвая в Витебске Гильону сроком на 40 лет. Гильон обязывался за свой счет и на свой риск построить электрическую железную дорогу со всеми к ней принадлежностями и подвижным составом.

За право устройства и пользования трамваем на весь срок концессии Гильон обязывался уплачивать в доход города ежегодно с каждого вагона, находящегося в движении, в первое десятилетие по 30 рублей, во второе — по 40 рублей и в последние годы — по 50 рублей.

При подписании договора Гильон предоставил городской управе залог в размере 10000 рублей наличными деньгами. Договор включал в себя 18 параграфов.

28 августа 1897 года был согласован и утвержден Министерством внутренних дел и губернатором проект, а 4 сентября 1897 года он был вручен представителю Гильона.

Строительство трамвайных линий и сооружений велось под техническим руководством инженера Розенталя с сентября 1896 года по июнь 1898 года. За этот период в Витебске было построено четыре участка трамвайных линий.

Участок А. От Окопной площади в 1-й части города вблизи тюремного замка, по Богодельной улице через Смоленскую торговую площадь, по Смоленской улице через каменный мост на реке Витьбе до Николаевской соборной площади.¹

Участок Б. Во 2-й части города от Николаевской соборной площади по Большой Могилевской улице через Могилевскую торговую площадь, по Шоссейной Могилевской улице до Окопной площади у городских казарм.²

Участок В. Во 2-й части города от Задуновской окопной площади, вблизи полковых лазаретных зданий, по Задуновской улице через дамбу до Николаевской соборной площади.

Участок Г. От Николаевской соборной площади, по Замковой и Театральной улицам, через постоянный железный мост на реке Западная Двина, по Вокзальной и Ковальским улицам до площади у городской еврейской больницы.³

В местах, где позволяла ширина улиц, был проложен двойной путь, на остальных участках — одиночный с разъездами, без закруглений (кольца) в концах пути. Общая протяженность трамвайных линий составляла 6076,8 метров, в том числе:

Участок А — 1319,4 метра (из них однокольного — 491 метр, двухкольного — 827 метров и разъездов — 60 метров).

Участок Б — 1122,3 метра (из них однокольного — 58,6 метра, двухкольного — 1063,7 метра).

Участок В — 1138,3 метра (из них однокольного — 296,5 метра, двухкольного — 670,2 метра, разъездов — 241,6 метра).

Участок Г — 1620 метров (из них однокольного — 1247,6 метра, двухкольного — 372,8 метра и разъездов — 358,7 метра).

Соединительных путей на соборной площади — 75,9 метра.

Путей в трамвайное депо — 799,8 метра.

На всем протяжении трамвайных путей в городе и на территории депо уложено 32 стрелки ручного перевода.

Путь и воздушные провода

Расстояние между рельсами типа «Феникс» составляло 3,3 фута. Они соединялись посредством железных переключателей, прикрепленных болтами, и укладывались на щебень и песок без шпал. Возврат тока осуществлялся через рельсы, для чего они соединялись медными стержнями. Кроме того, устраивалась специальная канализация возвратного тока, образованная из старых рельсов, заключенных на некоторой глубине под мостовой, что создавало условия для отведения возвратного тока от пересечения двух линий на Соборной площади к отрицательному полюсу электрических генераторов.

Троллейный провод сечением 84 мм² был подвешен на изоляторах через каждые 16 саженей. Вся линия разделялась на участки по 230 саженей. Каждый участок подпитывался от центральной станции раздельно.

Центральная электростанция

Электрическая энергия для трамвая вырабатывалась на центральной станции, которая была построена по Задуновской улице вблизи Николаевской соборной площади (ныне это дом № 13 на проспекте Фрунзе).

1-го мая 1897 года городская управа представила в Строительное отделение на утверждение проект на постройку каменного машинного и котельного здания для трамвая. 20 мая 1897 года была разрешена постройка станции.

На ней энергия производилась трубчатыми паровыми котлами системы «Бобкок и Вилкок». Отопление котлов — нефть или дрова. Три паровых машины «Компаунд» (в два цилиндра каждая) передавали энергию трем динамо-машинам постоянного тока системы «Шуккерт» напряжением 500—600 вольт.

Трамвайное депо

Для размещения подвижного состава и мастерских по ремонту вагонов по Задуновской площади напротив военного лазарета было построено депо вместимостью 42 вагона. Оно занимало площадь 1500 квадратных саженей.

Мастерские были оснащены следующим оборудованием: электромотором, гидравлическим прессом системы «Ниль-Толь-Воркс» давлением в 200 тонн, токарным станком для обработки колесных пар, токарным станком по металлу, сверлильной машинкой, строгальным станком системы «Флотень» и точильным камнем.

Подвижной состав

Из-за границы в Витебск было доставлено 18 моторных вагонов, каждый с двумя моторами в 25 лошадиных сил, и 15 летних прицепных вагонов. Моторный имел 32 места — 20 сидячих мест внутри и 12 стоячих мест на площадках; прицепной был рассчитан на 28 мест. Внутри моторные вагоны освещались пятью электролам-

почками, имели электросигнальные фонари — спереди и сзади. Были они закрытого типа с открытыми площадками на концах, защищенными в нижней части только стальными листами и сверху козырьком крыши, с двухсторонним управлением (контроллеры управления и ручные тормоза стояли на обеих площадках вагона). Водители работали стоя. Они не были защищены от атмосферных осадков.

Из прочего имущества, которым располагал трамвай в то время, по описям и отчетам числилось: портретов государя — 2 штуки, икон — 2 штуки, саней — 2, железных лопат — 9 штук, зубил — 2, ломиков для стрелок — 18, сумок кондукторских — 38, свистков — 20.

К июню 1898 года строительство трамвайных линий и всех сооружений было закончено. 18 июня 1898 года по улицам Витебска впервые пошли трамваи. Для небольшого губернского города, каким тогда являлся Витебск, это было крупным событием. Местный композитор О. Ф. Крамер⁴ написал к нему «Трамвайный марш». Ноты были напечатаны в Витебской литографии, а сам марш исполнялся на торжествах по случаю открытия трамвайного движения.

Первый трамвай в России был пущен в Киеве 2 июня 1892 года, строил его инженер Струве. В 1896 году он появился в Нижнем Новгороде, построенный иностранной фирмой «Сименс и Гальске», а в 1898 году пришел в три города: Витебск, Курск и Екатеринославль. Таким образом, витебский трамвай является одним из старейших в России. В Москве трамвайное движение открыто только 21 марта 1899 года, в Санкт-Петербурге — 29 сентября 1907 года.

Интересно отметить, что после пуска трамвая в Витебске городские управы ряда городов России обращались в витебскую городскую управу с просьбой дать советы по строительству трамвая и освещению городов, интересовались, кто и на каких условиях строил трамвай, порядком его эксплуатации, технико-экономическими показателями за первый год эксплуатации. С такими запросами обращались из Оренбурга, Нахичевани, Томска, Тифлиса, Астрахани, Херсона, Пскова.

Так, используя опыт строительства и эксплуатации витебского трамвая, в других городах России позже также начали строить у себя трамвайные линии.



Раздел 2. Витебский трамвай до Октябрьской революции (1898–1917 годы)

100 лет



В соответствии с договором от 4 февраля 1896 года, заключенным городской управой с Гильоном, последнему было предоставлено право образовать за границей для осуществления деятельности предприятия акционерное общество (с правом выпуска акций).

25 апреля 1899 года в конторе нотариуса Гросманса был составлен акт, опубликованный в «Бельгийском Мониторе» от 13 мая 1899 года, согласно которому создавалось Бельгийское акционерное общество «Витебский трамвай». Фернан Гильон внес в него концессию на трамвай, полученную им в России от Витебской городской управы 4 февраля 1896 года. В связи с этим право Гильона на концессию с 18 июня 1901 года перешло к Бельгийскому акционерному обществу «Витебский трамвай». С этого времени вплоть до Октябрьской революции витебский трамвай эксплуатировался Бельгийским (анонимным) акционерным обществом. Оно состояло из следующих иностранных держателей акций:

1. Павел Гаммельрой	50 акций
2. Фернан Гильон	50 акций
3. Густав де Ауст	50 акций
4. Феликс Зингер	50 акций
5. Александр Лукас	50 акций
6. Жюль Брионь	20 акций
7. Ксавье Вассенс	20 акций
8. Де Рав	100 акций
9. Бемиер	25 акций

Каждый акционер при решении вопросов общества имел столько голосов, сколькими акциями обладал, но не более одной пятой от общего числа.

Первое собрание акционерного общества состоялось 31 октября 1899 года в Брюсселе под председательством Ф. Гильона. На собра-

нии был утвержден баланс 1898/99 операционного года в сумме 2 213 368,88 франков.

Приход:	Франки
1. Остаток прежних операций	6203,58
2. Приходы по эксплуатации	165283,55
3. Приходы по освещению театра	2004,75
4. Разные поступления по эксплуатации	777,66
Итого:	174269,54
Расход:	
1. Общие расходы в Брюсселе	12022,12
2. Разные проценты	10588,01
3. Расходы по эксплуатации	132397,31
4. Расходы по освещению театра	595,19
Итого:	155602,63
Валовой доход	174269,54
Валовой расход	155602,63
Чистая прибыль	18666,91

Работа трамвая в городе регламентировалась правилами, утвержденными городской думой. Движение начиналось в 7 часов утра летом и в 8 часов утра зимой. Прекращалось — в 11 часов вечера. Прием пассажиров в трамвайные вагоны происходил не только на остановках, но и на пути следования вагона. При желании пассажира сесть в вагон он подавал знак вагоновожатому, и тот обязан был сделать остановку и взять пассажира. Для проезда в трамвае не допускались пьяные, лица, неопрятно одетые и производящие беспорядок. Пассажирам запрещалось входить, если сигнальная табличка указывала, что мест в вагоне нет, или если об этом заявлял кондуктор. Запрещалось в вагонах курить и провозить собак, останавливать их на перекрестках, стрелках и закруглениях. Публика не должна была касаться механизма, приводящего в движение моторы, тормоза, сигналы и лук контроллера.

Если пассажир причинял вагону какой-либо ущерб, то он должен был немедленно уплатить за это по специальной таблице стоимости. В случае отказа подчиниться установленным правилам добровольно кондуктор должен был обращаться за содействием к чинам полиции.

Оплата за проезд в трамвае была равна 5 копейкам для взрослых и 3 — для учащихся учебных заведений (в форме). С детей от 5 лет и старше взималась полная плата.

В то время рабочий за шестнадцатичасовой рабочий день получал 50—60 копеек. Следовательно, чтобы проехать на трамвае в оба конца, рабочему нужно было отработать больше трех часов.

Полицейские чины пользовались правом бесплатного проезда на передних площадках вагонов, но не более чем по одному на каждый вагон.

Бельгийское акционерное общество чувствовало себя в Витебске как государство в государстве. Вся отчетность велась только на французском языке, финансовый учет велся во франках и сантимах.

По итогам первого года работы (1898—1899 гг.) на затраченный капитал акционерами получен 1% чистой прибыли, которая составила 18666 франков 91 сантим. Помимо этого, указаны сомнительные расходы на содержание Совета акционеров в Брюсселе, на оплату процентов банку (10588 франков) и на все нужды самого трамвая (132397 франков 31 сантим). Даже по официально представленным балансам акционерного общества видно, что трамвай принес чистой прибыли за 8 лет эксплуатации 176747 франков 09 сантимов, или примерно по 20 тысяч франков в год.

Освещение города

По контракту, заключенному 24 ноября 1892 года сроком на 8 лет, освещение улиц Витебска керосиновыми фонарями было предоставлено купцу Е. Г. Перльштейну за плату по 1 рублю 50 копеек за фонарь в месяц. К 1898 году, ввиду окончания срока контракта и в связи с постройкой центральной трамвайной электростанции, в Витебске была образована комиссия, которая рассмотрела различные предложения по освещению города, в том числе и предложение Бельгийского акционерного общества «Витебский трамвай».

Первое соглашение между городской управой и акционерным обществом «Витебский трамвай» на освещение городского театра⁵ было заключено 14 октября 1898 г. По нему устанавливалось десять дуговых электроламп в 300 свечей каждая и 220 лампочек накаливания в 10 свечей каждая. Театр освещался в течение четырех часов во время представления и для приезда и разъезда публики, с 7 до 11 часов 15 минут вечера. Плата за освещение взималась из расчета по 15 рублей ежедневно путем вычета из выручки театральной кассы.



Трамвай на Большой Могилевской улице

Акционерное общество согласилось также поставить бесплатно один фонарь снаружи здания городской думы мощностью в 300 свечей и внутри здания 15 лампочек накаливания от 8 до 12 свечей только на время, когда в городе курсируют трамваи.

В сентябре 1899 года было заключено соглашение на дальнейшее освещение города. По нему «Витебский трамвай» установил в городе сто дуговых фонарей мощностью в 9 ампер каждый при 200 часах горения в год. Один фонарь мог заменяться 10 лампочками по 16 свечей каждая. Город обязывался платить акционерному обществу за освещение 16000 рублей в год (по 1333 рубля 33 копейки ежемесячно). На этих условиях город и освещался с 1 августа 1901 года.

По просьбе отдельных состоятельных граждан в их домах и квартирах также устанавливалось электроосвещение на условиях договоренности с акционерным обществом «Витебский трамвай». Плата за один киловатт-час электроэнергии была установлена в 32 копейки для частного освещения, в 10 копеек для городского освещения.

На этом деле акционерное общество «Витебский трамвай» получило 6,6% прибыли на затраченный капитал. За 1902 год она составила 24637 рублей.



Трамвай на Пушкинской улице

6 июля 1911 года все ранее заключенные договоры по электрическому освещению города были отменены, и городская управа заключила с акционером И. В. Вишняком новое соглашение. По этому соглашению Вишняк обязывался довести мощность электрической станции до 600 киловатт. Городская управа разрешила ему сроком на десять лет прокладывать по городу электросети, пользоваться электроэнергией как для своих нужд, так и для продажи.

За право пользования площадями и улицами города для прокладки проводов Вишняк за свой счет установил в городской управе 130 лампочек накаливания и ежедневно отпускал управе электроэнергию напряжением от 105 до 115 вольт, начиная за час до заката солнца и до часа ночи. Для нужд телефонной сети города Вишняк обязывался по требованию управы отпускать электроэнергию (до 5 ампер) безостановочно в течение круглых суток.

Таким образом, акционерное общество «Витебский трамвай» имело в Витебске свою электростанцию, обслуживающую трамвай и доставляющую электроэнергию частным лицам и учреждениям. К 1915 году услугами центральной электростанции трамвая пользовались следующие учреждения: губернаторский дом, канцелярия штаба Двинского военного округа, губернское правление, канцелярия гу-



Трамвай на Замковой улице

бернатора, губернская типография, штаб Двинского военного округа, типография штаба Двинского военного округа, окружное артиллерийское управление, командное управление Двинского военного округа, окружной суд, управление инспектора инженерной части Двинского военного округа, лазарет Крестовоздвиженской общины Красного Креста, Нижегородский госпиталь Красного Креста, Второй сводный госпиталь, военный госпиталь № 409, лазарет Всероссийского Союза помощи раненым и больным воинам.

Условия труда трамвайщиков

Условия труда витебских трамвайщиков (водителей, кондукторов, рабочих депо и пути) были тяжелыми. Рабочий день длился 17–18 часов, низкая, не соответствующая условиям труда заработная плата. К 1914 году средний заработок составлял для водителя трамвая 20–25 рублей в месяц, для кондуктора — 18–20 рублей. Маленькие вагоны с открытыми площадками, отсутствие хорошей тормозной системы создавали дополнительные трудности. Отсутствовала элементарная охрана труда и техника безопасности. Кондук-

торы прицепных вагонов должны были в любую погоду ходить по подножке снаружи вагона, держаться одной рукой за перекладину и в то же время обилечивать пассажиров. Зачастую последние предупреждали кондуктора: «Осторожно — столб». Столбы контактной сети стояли вплотную к трамвайным путям, и были нередки случаи, когда во время движения кондуктор, стоящий на подножке, ударялся.

Кондуктор вместе с водителем должны были вручную делать маневры прицепных вагонов на конечных пунктах, перекатывая прицепной вагон по путям для перецепки.

За малейшее нарушение работник подвергался штрафу. За дни болезни никакой оплаты не полагалось. Резервные водители и кондукторы заработной платы не получали, а в резерве ежедневно находилось по 8–10 человек. Наряд на работу на следующий день не вывешивался, и все рабочие ежедневно должны были являться утром, чтобы узнать, куда они в этот день назначены. Увольнение с работы производилось без достаточной проверки фактов, по рапортам контролеров. Никакой выплаты выходного пособия не было.

При желании пассажира войти в вагон вагоновожатый обязан был остановить трамвай и взять его. Зачастую по жалобе, если водитель не останавливался, его увольняли с работы. Во время морозов после продолжительной стоянки вагона без движения тормозные колодки примерзали к бандажам колес. Водитель должен был ломиком освободить колодки, прежде чем дать вагону ток для движения.

Для вагоновожатых была издана специальная инструкция, которую каждый водитель имел при себе. В ней были изложены основные обязанности вагоновожатого, его действия во время работы и ответственность перед администрацией. Инструкция состояла из двадцати восьми параграфов. Вот некоторые из них:

«§ 2. Вагоновожатый подчинен директору, мастеру депо, контролерам, а также кондуктору в том, что касается его службы.

Вагоновожатому вменяется в обязанность безусловная трезвость, свои служебные обязанности он должен исполнять с величайшей добросовестностью и неослабным вниманием. Он должен всегда помнить, что от его осмотрительности и присутствия духа может зависеть здоровье и жизнь пассажиров и встречных.

§ 3. Вагоновожатый должен явиться на место и во время, которое назначено ему в приказе по службе или в наряде, в форме с номером на груди и фуражке, утром до переключки.

§ 8. В случае надобности вагоновожатый вежливо просит пассажиров не стеснять его движений при управлении ходом вагона; в случае неуспеха вызывать звонком кондуктора, который принимает меры к обеспечению необходимой для этой цели свободы движений.

§ 20. При маневрировании на конечных пунктах с прицепными вагонами передвигать прицепной вагон должно совокупными силами обоих кондукторов и вагоновожатого и толкать его с боков, чтобы видеть, свободен ли путь. При отцепке и сцепке летних вагонов с моторными клинья и накладки должны быть на своих местах и надлежащим образом вложены, то же и на одиночных моторных.

§ 22. Запрещается переносить ручки регулятора, дверцы и буферный фонарь через внутренние помещения вагона, а равно сидеть внутри вагона.

§ 23. Первые в порядке возвращения в депо вагоны должны ежедневно забирать песок из центральной станции.

§ 27. Вагоновожатый должен иметь скромное и приличное обращение, не позволять себе небрежных поз, он должен быть чисто и опрятно одетым и совершенно трезвым. Запрещается курить табак и сидеть в вагоне.

§ 28. За каждое отступление от настоящей инструкции, равно за неисполнение полученных от конторы приказов в нарядах и циркулярах, налагаются взыскания в виде штрафов, которые удерживаются при первой же уплате жалованья, оставление в резерве или увольнение с работы».

По этим отдельным параграфам инструкции можно получить представление об условиях труда вагоновожатого и порядках, установленных на витебском трамвае.

В первые годы эксплуатации трамвая на линию выпускалось по 12 моторных и 8 прицепных вагонов. За 1898/1899 год этим видом транспорта воспользовалось 1337670 пассажиров. Из отчета за 1910—1911 год видно, что в среднем ежедневно совершалось по 581,5 вагоно-рейсов. Пробег составил 435287 вагоно-километров в год.

Средняя выручка на вагон в день равнялась 49,73 франка, от каждого вагоно-километра — 0—50 франков. Среднее количество поездок на трамвае на одного жителя в год — 17.

Валовая выручка за 1910 год составила 217 846,02 франка.

Эксплуатационная скорость была в среднем 13,5 км в час.

Показатели работы трамвая за пять лет (1911—1916 годы)

	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16
Перевезено пассажиров в год, человек	1888511	2253709	2468306	2533407	3799677
Пробег в год, ваг./км	458027	479125	477147	416970	391692
Потребление эл. энергии трамваем, кВт.ч в год	—	383870	3828506	3266664	345437
Электроэнергии на каждый вагоно-километр, кВт.ч	—	0,801	0,802	0,783	0,733
Полученная прибыль, франки	41076,9	50961	42051,06	49499,9	113059,8

Регулярность движения трамвайных поездов постоянно нарушалась. Интервалы между ними составляли 12—15 минут. От жителей города поступало много жалоб на нерегулярность и перебои в движении трамвая. За каждую остановку трамвайного движения свыше трех часов городская управа подвергала акционерное общество штрафу в сумме 200 рублей путем вычета из задатка, находящегося в управе. Администрация трамвая объясняла это городской управе тем, что узкие улицы города загромождаются ломовыми и легковыми извозчиками, что колеса повозок застревают в рельсах трамвайного пути, повозки опрокидываются, и удаление их с пути приводит к остановке трамвайного движения.

Для устранения задержек трамвая городской управой были изданы специальные правила для легковых и ломовых извозчиков. Они предусматривали, что при встрече с трамваем или если вагон нагоняет упряжки сзади последние должны оставить рельсовую колею на расстоянии 15 саженей, с уклона — на 30 саженей от вагона. Конным упряжкам запрещалось пользоваться рельсовым путем, если свободна остальная часть улицы.

Характерными для работы трамвая в первые годы его существования являлись жалобы извозчиков на него. Они были недовольны тем, что трамвай мешает им работать, что лошади пугаются при виде вагонов, опрокидывают повозки. Извозчики теряли пассажиров, трамвай лишал их заработка, и их семьи вынуждены были голодать.

Наблюдались и частые дорожные происшествия. За 1910—1911 годы их зафиксировано 89, в том числе 32 случая схода трамвая с рельсов.

Жалобы пассажиров на трамвай

Не обходилось и без жалоб пассажиров на работу трамвая. Согласно положению, утвержденному городской думой, в каждом трамвайном вагоне в особом ящике имелась книга жалоб, предоставляемая пассажирам по первому их требованию. Кондукторы отдавали ее в контору трамвая ежедневно, а директор на следующий день должен был доносить городской управе как о содержании жалоб, так и о принятых администрацией трамвая мерах.

Просматривая архивные материалы Витебской городской управы за 1898—1915 годы в Центральном Государственном историческом архиве БССР (ныне — Национальном историческом архиве РБ), я нашел большое количество жалоб пассажиров. Они дают некоторое представление о нравах и обычаях того времени и об условиях работы трамвайщиков. Вот некоторые из них:

«2 января 1905 года, севши в вагон, спросил господина кондуктора, когда придет вагон. Он слишком неделикатно ответил: «Когда придет, тогда и уйдет». *Артист К. П. Орлов*».

«19 января 1905 года. Более недели, как я заявил, что дверь в вагоне № 105 не притворяется. Дверь не поставили и поныне. Это вызывает боль зубов. *Надворный советник Глутневич*».

«Решительно не понимаю, почему кондукторы закрывают двери вагонов, когда на улице так тепло. Ведь в вагонах от жары невозможно сидеть».

«5 октября 1905 года. Милостивый господин директор, покорнейше прошу, чтобы вы распорядились, чтобы ваши кондуктора согласно вашему объявлению выдавали 3-копеечный билет при предъявлении билетов ученических. Надеюсь, вы разъясните это дело. *Студент И. Лакат*».

«26 мая 1906 года. Прошу потребовать от контролера № 15, по какому праву он взимает с меня 5 копеек, когда я нахожусь при гимназической шапке, но без герба, но с кантами».

Ответ директора: «Фуражка хотя бы с кантами, но без герба, не дает права на пользование льготным тарифом».

«26 июня 1906 года. Кондуктор № 52 посадил незаконно на имеющиеся 4 места 5 человек».

«12 октября 1907 года. Прошу потребовать от кондуктора № 51, по какому праву взимает с меня 5 копеек за билет, когда я нахожусь в форме, но без передника. *Гимназистка Мариинской гимназии Яхнина*».

«4 декабря 1912 года. Трамвай № 109 на Задуновской площади на трехкратный мой зов не подождал моего прихода для проезда на этом трамвае, оставив меня за 20 саженей. *Учитель института Латошкин*».

«20 июня 1913 года. Вагон № 112 до того весь разбит, что от скрипения и стука невозможно в нем сидеть. Двери же сами собой открываются, чрез что сквозит. *Глутневич*».

«24 сентября 1913 года. Вагон № 115. На мою просьбу остановить трамвай по Задуновской улице вагоновожатый дерзко улыбнулся и не остановил. Место просьбы было остановить против аптекарского магазина Шофмана. *Н. Шлюсберг*».

«20 сентября 1915 года в 10 часов утра в вагоне № 106 на площадке было 4 человека, а я, выйдя из почты, желал сесть в вагон, о чем знаком предупредил вагоновожатого, но он не остановил вагон и усилил ход. А между тем на 2-м квартале взял еврея. *Полковник Хопрянин, штаб Двинского округа*». (НИА РБ, фонд 2496, оп. 1, д. 427, лл. 1—15; д. 437, лл. 128, 197, 425)

Участие трамвайщиков в революционных событиях 1905 года

Тяжелые условия труда, низкая заработная плата, штрафы и различные вычеты, произвол и бесправие толкали в 1905 году витебских трамвайщиков к забастовкам и революционным выступлениям.

Они наиболее организованно выступали за свои права, против произвола и угнетения, предъявляя местным властям экономические и политические требования.

Эти выступления неоднократно выливались в забастовки, стачки и митинги протеста. Утром 12 мая 1905 года трамвайщики объявили забастовку. Ко времени выпуска вагонов на линию все водители и кондукторы собрались у ворот депо, где состоялся митинг под лозунгом: не приступать к работе, пока не будут удовлетворены их требования. Рабочие депо также присоединились к бастовавшим. Были избраны уполномоченные от коллектива: Розман, Сорокина и Бабочкина, им поручили передать дирекции трамвая тут же подготовленные ими требования. После этого все забастовщики разошлись

по домам. Движение трамваев остановилось, прекратилась подача электроэнергии. Город погрузился во мрак. В тот же день делегация из рабочих явилась к тогдашнему директору трамвая А. Я. Шпильбергу и вручила ему свои требования. В них, в частности, говорилось:

«Низкая, не соответствующая тяжести труда плата, необеспеченность и зависимость от низших служащих администрации трамвая вызвали со стороны избравших нас необходимость в прекращении службы впредь до удовлетворения ниже излагаемых условий:

Рабочий день определяется в 16 часов летом и 15 зимой, включая 3 часа на обед.

Заработная плата 10 коп. в час, которую служащий получает и на случай приостановления движения трамвая, последовавшего по причине, не зависящей от служащего.

Заболевший служащий получает половину определенного в п. 2 жалования в течение 3-х месяцев и таковая зачету или вычету не подлежит.

Форма, как зимняя, так и летняя, заготавливается администрацией трамвая за свой счет.

По окончании движения и доставления вагонов в депо кондуктора и ватманы⁶ свободны от работ и не должны, как практиковалось до сих пор, ждать маневров вагонов.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ВИТЕБСКОГО КОМАНДАНТСКАГО УПРАВЛЕНИЯ

НИЖНИМЪ ЧИНАМЪ РАЗРЪШАЕТСЯ ѲЗДИТЬ Ѳ ТРАМВАѲ ТОЛЬКО НА ПЕРЕДНІЙ ПЛОЩАДКѲ И ЗА УСТАНОВЛЕННУЮ ПЛАТУ.

НИЖНІЕ ЧИНЫ ОБЯЗАНЫ ИСПОЛНЯТЬ БЕЗПРИБОРНО ЗАКОННЫЯ ТРЕБОВАНІЯ КОНДУКТОРОВЪ ТРАМВАЯ.

**ПРОСЯТЪ ПУБЛИКУ НЕ ВСХОДИТЬ
НА ВАГОНЪ, ЕСЛИ НА НЕМЪ (НАДЪ ПЛОЩАДНОЙ)
ВЫѲШЕНА ТАБЛИЦА СЪ УКАЗАНІЕМЪ, ЧТО МѲСТЪ
НѲТЪ, ТАКЪ КАКЪ СОГЛАСНО ОБЯЗАТЕЛЬНЫХЪ ПОС-
ТАНОВЛЕНІЙ ПРИЕМЪ НОВЫХЪ ПАССАЖИРОВЪ СВЫШЕ
ПОЛОЖЕННАГО ЧИСЛА НЕ МОЖЕТЪ БЫТЬ ДОПУЩЕНЪ.
МѲСТЪ ИМѲЕТСЯ: ВНУТРИ ВАГОНА 20**

Резервных кондукторов и ватманов не должно быть более 3 человек.

Штрафные деньги за неявку (25 коп.) поступают в пользу лица, заменяющего не явившегося.

Увольнение служащего может последовать только при установлении бесспорной вины обвиняемого, основанной на проверенных фактах, а не на одних рапортах контролеров или предположениях.

Полная независимость кондукторов и ватманов от контролеров и служащих за исключением г. директора.

Ежедневно ко времени возвращения вагонов в депо должен быть вывешен там наряд на следующий день.

Товарищи, сменяющие друг друга на обед, не должны являться ни в депо, ни в контору. Смена происходит на заранее условленном сменяющимися пункте. То же самое и в отношении к добавочным на летние вагоны.

При увольнении кого-либо на основании, выраженном в п. 8, уволенному выдается в виде поддержки плата за 2 недели, исчисляемая согласно п. 2.

Отрешение от должности контролера Сухоцкого, отличающегося доставлением неверных рапортов, влекущих за собой тягостные незаслуженные последствия.

Порча и поломка вагона или части оно́го не по непосредственной вине кондуктора или ватмана не налагает на него никаких взысканий. Условия эти за подписью г. директора и выборных должны быть вывешены на видных местах в конторе и депо трамвая.

При поступлении новых служащих в качестве кондуктора и ватмана они должны получать равное жалованье».

(НИА РБ, фонд 2496, оп. 1, дело 430, л. 92).

Дирекция трамвая не удовлетворила предъявленных требований рабочих, поэтому забастовка продолжалась. К трамвайщикам примкнули солидарные с ними рабочие других предприятий. В городе начались массовые волнения. На улицах слышалась стрельба.

14 мая 1905 года начальник Витебского губернского жандармского управления своей телеграммой доносил шефу жандармов:

«В Витебске проходит забастовка второй день трамвая, четвертый — всех типографий, в том числе губернской. Ожидается забастовка мясников. Нарушений наружного порядка нет. Полковник ЛАМЗИН».

(НИА РБ, фонд ДП 00, 1905 г., д. 4, ч. 9, л. 42).

К этому времени проходили забастовки трамвайщиков и в других городах России: Смоленске, Тбилиси, Астрахани, Житомире и Либаве. Они были солидарны между собой. Поэтому, когда из Смоленска прибыл агент дирекции смоленского трамвая и предложил витеблянам повышенную заработную плату и бесплатный проезд для того, чтобы они поехали работать в древний русский город, все категорически отказались от этого предложения. Они заявили: «Мы не штрейкбрехеры, мы солидарны с нашими братьями по классу — смоленскими трамвайщиками».

В Витебске тоже не было возможности заменить бастующих водителей и кондукторов. Из солидарности никто не шел сюда на службу, а поручать управление электрическим транспортом лицу, не знакомому с ним и не подготовленному, было невозможно.

Чтобы ускорить окончание забастовки, дирекция трамвая совместно с городской управой вступили в переговоры с бастующими для выработки соглашения, приемлемого для обеих сторон.

Была послана телеграмма в управление в Брюссель и рапорт к губернатору и полицмейстеру. На предложение директора трамвая и городского головы прибыть к 2 часам дня 18 мая в контору трамвая уполномоченные, а также водители и кондуктора отказались.

Из Брюсселя 19 мая была получена телеграмма, разрешавшая сделать уступку бастующим в отношении увеличения жалованья до

15%, но трамвайщики продолжали настаивать на установлении 8-часового рабочего дня и не приступали к работе.

22 мая делегация прибыла в городскую управу на переговоры. В результате было достигнуто соглашение, состоящее из 12 пунктов:

1. Рабочий день определялся летом в 16 часов (с 7 часов утра до 11 часов вечера), а зимой в 15 часов (с 8 часов утра), включая три часа на обед.
2. Заработная плата, начиная с 23 мая 1905 года, увеличивается на 15%.
3. При содействии администрации трамвая и самих служащих устраивалась пенсионная касса для временно заболевших. До того же времени заболевшие по удостоверению врача общества получают за первые три дня болезни свою дневную ставку.
4. По окончании движения и доставления вагонов в депо кондуктора и ватманы свободны от работ и не должны, как это практиковалось до сих пор, ждать маневров вагонов.»

Удовлетворились и остальные пункты требований рабочих, выдвинутые ими в первый день забастовки. Так в результате организованных выступлений трамвайщики смогли, хотя и не полностью, добиться некоторого улучшения условий своего труда.

Однако волнения в городе, в которых принимали активное участие трамвайщики, не прекращались.

18 октября 1905 года на Смоленской улице и Соборной площади проходит массовая революционная демонстрация трудящихся города. Трамвайное движение было остановлено, вагоны отправлены в депо, и трамвайщики присоединились к демонстрантам. На проходившем на Соборной площади митинге от имени рабочих-трамвайщиков выступили водители Гарцук и Бабочкин, которые призывали к свободе, справедливости, за 8-часовой рабочий день.

В тот день, 18 октября 1905 года, демонстрация трудящихся в Витебске была с жестокостью разогнана жандармами. Послышалась стрельба. Несколько участников демонстрации было убито и много ранено.⁷ Назавтра, 19-го октября, состоялись похороны убитых товарищей, которые вылились в новую демонстрацию силы и воли к непреклонной борьбе с деспотизмом царского самодержавия.

Тогда же, 18-го октября 1905 года, директор витебского трамвая Шпильберг доносил городскому голове:

«По личному распоряжению г. Витебского полицмейстера во время беспорядков и стрельбы вагоны были сняты с пути и отправлены в депо, а затем служащие разошлись, и не представляется воз-

можным собрать их сейчас, а сверх того не имеется никаких данных для определения, восстановлен ли порядок и возможно ли рассчитывать на безопасность дальнейшего движения по улицам. Ввиду сего долгом считаю просить Ваше Высокоблагородие на предстоящих сегодня обсуждениях в экстренном заседании думы мероприятий, которые предполагаются для обеспечения спокойствия, обсудить также меры по обеспечению безопасности и непрерывности движения трамвая».

(НИА РБ, ф. 2496, оп. 1, д. 428, л. 19).

12 ноября 1905 года трамвайщики объявили вторую всеобщую забастовку, которая длилась до 7-го декабря. Ввиду того, что администрация трамвая нарушила и не выполнила свои обещания и условия, достигнутые в результате первой забастовки, были выдвинуты и новые требования, направленные на повышение жизненных условий и условий труда. Эти требования сводились к следующему:

1. Ввиду трудного времени просим две смены, т. е. от семи часов утра до трех часов дня и с трех часов дня до 11 часов вечера.
2. Оплата труда часовая — по 10 копеек в час.
3. При порче вагона или съеме его с линии служащие не теряют зарплаты.
4. Форма одежды за счет администрации.
5. В случае заболевания служащий должен получать половину жалования.
6. Служащие не могут быть уволены без фактических доказательств.
7. Уволенные служащие должны получать за две недели жалование.
8. Вежливое обращение мастеров и служащих.
9. Уволить контролера Сухоцкого.
10. В резерве не должно быть больше трех человек».

Движение трамваев по улицам города вновь было прекращено, электростанция трамвая остановлена. Город не получал электроосвещения. Витебляне неоднократно обращались в городскую управу с жалобами на то, что трамвай не ходит.

Одна из этих жалоб:

«В Витебскую городскую управу
Жителей г. Витебска

Заявление

Как известно, забастовали служащие трамвая; между кондукторами и правлением возник конфликт на экономической подкладке, вследствие чего трамвай уже третью неделю не обслуживает город. Кто из них прав или виноват — не наше дело обсуждать, но наше дело во всеуслышание объявить, что наши интересы страдают, так как внакладе прежде всего мы остаемся. Население так уже привыкло пользоваться услугами трамвая, что обойтись без него, не нанося ущерба своим интересам, никак не может. Между тем забастовке конца не предвидится и дело грозит затянуться на целую зиму, и невольно напрашивается такая дилемма: кто для кого? Трамвай ли для города или город для трамвая? Как это ни грустно, но обстоятельства говорят за последнее. А трамвай ведь дело поскольку общественное, постольку и частное. Существуют ведь такие пункты в контракте города с акционерным Бельгийским обществом, которые имеют целью огораживать интересы населения в подобных или тождественных случаях! Так чего же смотрят отцы города? Кто, как не городская управа, должен заботиться об интересах граждан? На чьи средства она, наконец, функционирует?

На основании вышеизложенного мы, жители города Витебска, просим управу повлиять на ту или другую сторону средствами, имеющимися у нее в распоряжении. Чтобы трамвай мог, наконец, беспрерывно обслуживать население.

Витебск, 29 ноября 1905 года».

(НИА РБ, ф. 2496, оп. 1, д. 429, л. 5).

Все эти дни среди трамвайщиков проходят революционные выступления, распространяются листовки и воззвания, предъявляются требования к своим хозяевам, выдвигаются требования о национализации трамвая, изгнании бельгийских акционеров и передаче трамвая городу, народу.

8-го декабря 1905 года бельгийский посланник в Петрограде Вуич шлет телеграмму витебскому губернатору с просьбой обеспечить охрану имущества Бельгийского Акционерного общества «Витебский трамвай».

Революционно настроенные трамвайщики были тесно связаны с Витебской группой РСДРП, нелегально действовавшей в городе. Ветеран труда, водитель трамвая Кузьма Николаевич Темляков вспоминал:

«Я и сейчас помню незабываемый 1905 год, когда мы, трамвайщики, устраивали забастовки, чтобы как-то улучшить условия тру-

да. Я был участником и свидетелем разгона жандармами нашей демонстрации на Соборной площади в октябре 1905 года. Мне лично приходилось получать от подпольщиков листовки, развозить и расклеивать их в вагоне трамвая...».

Вот одна из прокламаций 1905 года Витебской группы РСДРП к вагоновожатым и кондукторам Витебского трамвая:

«Российская социал-демократическая рабочая партия.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

В этот великий момент пробуждения всего рабочего люда в России, уставшего от векового гнета и беспросветного труда, мы призываем и вас, товарищи, стряхнуть равнодушие к своей судьбе и восстать на защиту своих человеческих прав. Ваш тяжелый труд идет целиком в пользу ваших хозяев, директоров и их присных, оставляя вам в удел нищенское жалование и полуголодное существование. Двойной комплект служащих, содержимых директорами, служит не для сокращения вашего 15-часового дня, а лишь средством, чтобы держать вас в зависимости назначением или исключением из очереди и для беспрепятственного удаления тех из вас, которые проявят недовольство существующими условиями. Вас донимают штрафами, вычетами. Ежедневно под страхом штрафа вас заставляют утром являться на перекличку, но не ежедневно дают вам ваш нищенский заработок. За жалкий гривенник вы обязаны при требовании отдать два часа своего отдыха и поджидать театральную публику. В глазах какого-нибудь директорского прихвостня Абрамовского или его жены вы не более как бессловесные животные, которых можно всячески обманывать и теснить?

Товарищи! Можно ли допустить, чтобы положение и впредь оставалось таким? Нет, нельзя, да и не нужно. Если вы нуждаетесь в заработке, то ваши угнетатели еще больше нуждаются в вашей работе. Смело предъявляйте им свои требования и прекратите работу, пока требования ваши не будут удовлетворены. Но, товарищи, в этой борьбе с угнетателями против вас и в защиту ваших хозяев выступит наше правительство, постоянно помогающее хозяевам во вред рабочим. Наше самодержавное правительство — злейший враг рабочего человека. Оно старается держать рабочих под гнетом нищеты и невежества и беспощадно карает его за всякую попытку добиться лучшей доли. Но не пугайтесь, товарищи, и этого врага. Дружными усилиями и в союзе с нашими братьями — рабочими других профессий — мы быстро победим двойного врага. Примкните же, товарищи, к Витебской группе РСДРП и бок о бок с другими това-

рищами восстанем за общее дело. Бросьте работу и требуйте:

1. 8-часовой рабочий день.
 2. Регулирование законом труда.
 3. Всеобщее образование за счет государства.
 4. Введение подоходного налога.
 5. Немедленное прекращение войны.
 6. Созыв Учредительного собрания, избранного на основе всеобщего, равного, прямого и тайного избирательного права.
- Долой эксплуататоров! Долой самодержавие! Да здравствует Учредительное собрание!

Витебская группа РСДРП».

В результате организованных выступлений трамвайщиков Акционерное общество вынуждено было пойти на уступки. Требования бастующих были частично удовлетворены. 7 декабря 1905 года забастовка была прекращена, и трамвай возобновил свою работу.

Революционные события 1905 года все больше пробуждали сознание рабочих-трамвайщиков. Они начали понимать, что общими организованными выступлениями можно многого добиться.

В июле 1905 года витебляне впервые организуют «Общество служащих Витебского трамвая» (профсоюз). Учредителями его являлись рабочие А. Б. Розман и А. С. Семенов. Витебское губернское по делам об обществах присутствие 13 июля 1905 года зарегистрировало это общество, и 10 августа 1907 года оно утверждено вице-губернатором В. Ошаниным. При этом был представлен список лиц, входящих в состав правления общества, и указаны должности каждого из них и род занятий. Профессиональное общество служащих Витебского трамвая имело своей целью выяснение и согласование экономических интересов входящих в состав общества членов, оказание им материальной помощи и улучшение условий труда.

Устав общества предусматривал:

- «§ 1. Общество нанимает помещение, приобретает движимую и недвижимую собственность, оказывает юридическую помощь своим членам, содействует приисканию работы для них.
- § 2. Общество устраивает третейские суды для разбора дел и недоразумений, возникающих между служащими и хозяевами.
- § 3. Общество выдает пособие членам во время безработицы и болезни, дорожные пособия для приискания работы в других городах, заботится о предоставлении им медицинской помощи и способствует приобретению членами разных пред-

метов по удешевленным ценам.

§ 4. В лице своих выборных представителей общество сносится с правительственными и общественными учреждениями о пользе и нуждах общества».

(НИА РБ, ф. 2496, оп. 1, д. 437, лл. 161–164).

Работа трамвая в период первой мировой войны (1914–1917 гг.)

Первая мировая война тяжелым бременем легла на всех трудящихся, в том числе и витебских трамвайщиков. Жизнь во многом подорожала. Многие трамвайщики-мужчины были мобилизованы в армию. Если до этого в АО «Витебский трамвай» работали исключительно мужчины, то с началом войны начали приниматься кондукторами женщины, преимущественно жены тех рабочих, кто ушел на войну.

Первой женщиной-кондуктором стала Иоганна Ивановна Кейв. В своих воспоминаниях она рассказала:

«При царской власти женщин не на всякую работу принимали. Не было среди них и кондукторов. Я поступила на эту должность в сентябре 1914 года. Витебляне были очень удивлены, увидев женщину кондуктором. Через несколько дней поступили на работу еще несколько женщин: Сергеева, Новицкая, Лебедева и другие. Работать приходилось в трудных условиях. Вагоны были маленькие с открытыми площадками. Вагоновожатый работал стоя, в зимнее время одет был в тулуп, на площадке возле водителя всегда стояло много пассажиров. Это объяснялось тем, что здесь за проезд брали дешевле — три копейки, а в вагоне — шесть копеек. Вагоны в то время были без дуги. Ее заменяла штанга с роликом наверху. Поэтому кондуктор обязан был стоять на задней площадке и следить за штангой на закруглениях и стрелках, так как ролик спадал с троллейного провода. Надо было успеть и обилетить пассажиров. Если контролер находил в вагоне более двух пассажиров без билета, кондуктора штрафовали. Работать ему было тяжело. Билеты в виде книжек размещались на колодках с помощью жестяных зажимов. На колодках было по четыре книжки, и в каждой по 200 билетов; прямые — от вокзала до Смоленского рынка — стоили по 6 копеек, проезд на передней площадке и ученические — по 3 копейки, пересадочная на улице Гоголя — 6 копеек.

Кондуктор прицепного вагона, обилечивая пассажиров, должен был стоять на узкой подножке, прикрепленной вдоль вагона. При-

ходилось передвигаться по ней, как акробату, держась за стойки скамеек. Улицы были узкие, особенно Вокзальная. Столбы для троллейного провода стояли очень близко от трамвайной линии и были случаи, когда кондуктор ударялся о столб или извозчики сбивали кондукторов с подножек».

Из-за военных действий западная граница России была закрыта. Акционерное общество не могло получать из Брюсселя оборудование и запасные части. Трамвай стал работать на износ. Сократился выпуск вагонов на линии. Трамваи начали перевозить раненых солдат — от железнодорожной станции в местные госпитали и лазареты. Электростанция трамвая давала электроэнергию размещенным в городе военным учреждениям Двинского военного округа, госпиталю и лазаретам.

Однажды из-за перенапряжения вышел из строя один из трех агрегатов паровой машины. Акционерное общество «в тяжелую годину национального разгрома Бельгии» искало возможность для приобретения третьего дизеля в другом месте. Такой агрегат был изготовлен и закуплен в России: на Коломенском заводе 1 июля 1915 года. Витебляне через городскую управу обратились к военным властям за разрешением получить три платформы и два вагона с доставкой с Коломенского машиностроительного завода на станцию Витебск двигателя и добавочных частей к нему общим весом 3450 пудов.

Среди рабочих трамвая велась агитационно-пропагандистская работа местным подпольным комитетом РСДРП. Проводились сходки и маевки, распространялись листовки. Среди трамвайщиков часто появлялся агитатор от подпольной большевистской организации по кличке «Яша».

«Коллектив трамвайщиков был революционно настроенным, — вспоминает И. И. Кейв, — К нам часто приходил из подпольного большевистского комитета товарищ «Яша». Фамилию мы его не знали и где работал — тоже. Он приносил нам листовки, а в 1916 году вместе с ним мы отмечали 1 Мая. Праздник мы проводили в квартире контролера Сухоцкого под видом дня рождения его жены. Отработав смены, поздно вечером мы собрались за праздничным столом. Товарищ «Яша» произносил речь со словами: «Долой эксплуататоров, долой войну». И в это время в дверь стали сильно стучать. Мы спрятали «Яшу» под стол, покрытый скатертью, вокруг которого плотно сидели. Вошли четверо жандармов, мы хором, как ни в чем ни бывало, поздравляли именинницу и пригласили присоединиться к нам жандармов. Те осмотрели все помещение, заглядывали



И. И. Кейв

и под стол, но заметили там только собаку, которая злобно заворчала на чужих. Все засмеялись, жандармы выпили за здоровье именинницы и удалились, так и не обнаружив «Яшу». Позже нам удалось узнать, что о нашей первомайской сходке жандармам стало известно от провокатора — контролера Корташевского».

С сокращением количества выпуска вагонов на линию увеличилась нагрузка перевозки пассажиров на один вагон. Они были переполнены настолько, что физически стало невозможным справиться с обилечиванием пассажиров. Если раньше кондуктор за смену собирал 10–13 рублей с вагона, то сейчас — 40–45 рублей. Несмотря на возросшие в несколько раз доходы трамвая, невзирая на существовавшую дороговизну квартир, дров, одежды, акционерное общество выплачивало рабочим прежнюю заработную плату. Со стороны рабочих, особенно женщин, стало поступать много жалоб, просьб



К. Н. Темников

и заявлений об увеличении заработной платы, выдаче теплой одежды, валенок, рукавиц и галош. В декабре 1916 года большая группа кондукторов, вагоновожатых и контролеров написала коллективное письмо начальнику Двинского военного округа, в котором они жаловались на директора трамвая Чернявского и просили, ввиду тяжелого военного времени, повысить им заработную плату. Вот выдержки из него: «Контора трамвая хорошо знает, что мы люди нуждающиеся и дорожающие куском хлеба, что мы от работы отказаться не можем, ибо это было бы равносильно отказу от средств к жизни. И, пользуясь нашим тяжелым и безвыходным положением, отказывает нам в прибавке на улучшение нашего положения. На основании изложенного имеем честь всепокорнейше просить Ваше Высокопревосходительство, не признаете ли возможным, снисходя к бедственному нашему положению, предложить Витебскому

трамваю выдать нам на зимний сезон теплую одежду: шубы, перчатки и галоши, а также ввиду существующей дороговизны увеличить нам по Вашему усмотрению плату за наш труд в качестве низших служащих трамвая».

(НИА РБ, ф. 2496, оп. 1, д. 437, л. 355).

Все просьбы и требования рабочих трамвая оставались без удовлетворения. Используя военное время, местные власти и акционерное общество «Витебский трамвай» стремились извлечь побольше прибыли, подавляя всякие выступления трудящихся.

К 1917 году Витебский трамвай имел следующий численный штат:

1. Дирекция и контора — 10 человек.
2. Центральная электростанция — 13 человек.
3. Трамвайное депо — 17 человек.
4. Служба пути — 10 человек.
5. Служба движения — 98 человек.

Из них:

- Водителей трамвая — 22 человека.
- Кондукторов — 38 человек.
- Контролеров — 6 человек.
- Стрелочников — 3 человека.
- Метельщиков — 14 человек.

Заработная плата у руководящего состава трамвая по сравнению с рабочими резко возрастала. Директор трамвая Л. И. Вишняк имел месячный оклад 600 рублей, бухгалтер П. И. Абрамский — 500, начальник станции В. В. Крюков — 400, начальник депо И. Корпенко — 400, дорожный мастер Ф. С. Коткевич — 250, начальник службы движения А. Рабинович — 225. В то же время рабочие имели: вагоновожатый — 130 рублей в месяц, кондуктор — 130, контролер — 160, метельщик — 60, слесарь — 150, кочегар — 180. Директор трамвая, начальник центральной станции и начальник депо кроме жалования получали бесплатную квартиру с отоплением и освещением. Существовавшие до 1 июля 1917 года дневные и недельные расчеты с рабочими были упразднены. Все категории работников с июля 1917 года стали получать определенную зарплату, выплачиваемую в два приема: 2 и 18 числа каждого месяца. Служащие и контора жалование получали один раз в месяц 18 числа. Плата устанавливалась за восьмичасовой день. Сверхурочная работа оплачивалась в полуторном размере.

ТАКСА

за вещи, испорченные пассажирами в вагонах трамвая, утвержденная Городской Управой.

НАЗВАНИЕ	Цена
	Руб. Коп.
За большое стекло (мот. ваг.)	2 15
„ выдвижное (уплотное) стекло (мот. ваг.)	1 30
„ дверное стекло (мот. ваг.)	1 30
„ малое (боковое) стекло	— 70
„ большое стекло (двух. ваг.)	1 10
„ малое стекло (двух. ваг.)	— 65
„ предохранительный козырек для лампочек накаливания	50
„ сигнальный ремень	25
„ штору	20
„ ручку от дверей (мот. ваг.)	1 50
„ металлический предохранительный бугорок для окна	— 80
„ стекло форточки	25

№ 2475

Поставлено: На основании § 3 областного закона, постановлений о возмещении пассажирами электрических дорог, в настоящее время считать нормальное и личную утвердить, передать копию для сведения в Контору Трамвая и представить отчет о выполнении на следующий месяц. 21.23 дн. 1905 года.

Городской Голова И. Сабинь-Гусь

Член Управы Семеновъ.

Секретарь Кулибановъ.

За Столеничальника Обневичъ.

Съ подлиннымъ вѣрно: Витебскій Трамвай
Директоръ

А. Я. Жилибаръ.

После Февральской революции и свержения царизма активизировал свою работу профессиональный союз трамвайщиков. Никаких личных заявлений и претензий дирекция трамвая не могла принимать и рассматривать без ведома и помимо правления профсоюза. Он стал более настойчиво вмешиваться в расценки и нормы оплаты труда и бороться за улучшение условий труда. Когда на неоднократные требования рабочих повысить им заработную плату не был получен удовлетворительный ответ, правление Союза в сентябре 1917 года послало своих представителей к главному начальнику Двинского военного округа. Последний отклонил петицию делегации. В ответ на это 18 сентября 1917 года трамвайщики объявляют забастовку, которая длилась пять дней. Вопрос о продлении или прекращении забастовки, а также о повышении заработной платы рассматривался на заседании специально созданной согласительной комиссии, которая проходила 22 сентября. На нем присутствовали: со стороны дирекции Витебского трамвая Л. И. Вишняк, С. И. Фатгельсон, А. С. Каган. Со стороны рабочих и служащих: С. В. Котляровский, А. И. Домаровский, М. К. Бабочкин и В. М. Драбкин. Конфликтующие стороны пришли к единому соглашению на следующих условиях:

1. Рабочие прекращают забастовку и возобновляют работу 23 сентября с 3 часов дня и продолжают работать до 27 сентября, когда городская дума вынесет свое решение по этому вопросу. За дни забастовки директор трамвая Вишняк соглашается уплатить рабочим в течение 6 недель.

2. С 17 сентября устанавливается следующее жалование работникам трамвая:

- а) стрелочникам, метельщикам, чистильщикам, подручным и сторожам — по 180 рублей в месяц;
- б) кондукторам и вагоновожатым — по 210;
- в) контролерам по 240;
- г) кочегарам по 210;
- д) помощникам кочегара по 180;
- е) машинистам по 300;
- ж) токарям, слесарям-специалистам и старшему слесарю — по 275;
- з) слесарям обыкновенным по 200;
- и) помощникам слесаря по 150;
- к) столярам по 230;
- л) кузнецам по 250.



Раздел 3. Витебский трамвай в годы революции и гражданской войны (1917–1922 годы)

100 лет



Двадцать восьмого октября 1917 года была установлена советская власть в Витебске. Губернский съезд крестьянских, рабочих, солдатских и батрацких депутатов в январе 1918 года постановил и предписывал к исполнению, что высшим органом власти и самоуправления Витебской губернии с 15 декабря 1917 года является Витебский губернский совет крестьянских, рабочих, солдатских и батрацких депутатов во главе с президиумом совета.

Витебские трамвайщики как наиболее революционно настроенный и организованный коллектив принимали непосредственное участие в становлении советской власти в городе.

«На всю жизнь остался в памяти день 25 октября 1917 года — вспоминала И. И. Кейв. — Мы пришли на смену, как всегда, рано утром и были очень удивлены, увидев на территории депо тов. «Яшу». Он нам и сообщил, что Временное правительство свергнуто, что власть перешла в руки народа, к большевикам во главе с В. И. Лениным. Мы в первую минуту не могли выговорить ни слова. И вдруг молчание было прервано, женский голос — это была кондуктор Сергеева — запел «Интернационал». Мы подхватили его, вышли из дежурки, начали качать «Яшу» и с песней обошли вокруг парка».

15 декабря 1917 года бывший директор трамвая Вишняк, присвоив себе крупные суммы денег, объявил: «Согласно циркуляру от 31 августа 1917 года № 6992 акционерное общество «Витебский трамвай» извещает, что оно вынуждено из-за отсутствия средств объявить рабочим и служащим расчет и закрыть предприятие. Объявление об этом будет вывешено 2 января 1918 года, а расчет с рабочими и служащими будет произведен 15 дней спустя». Но это так и не было сделано. Вишняк бросил предприятие на произвол судьбы и скрылся за пределы Витебска. В кассе предприятия не было денег ни на то, чтобы расплатиться с рабочими за отработанное время, ни на то, чтобы закупить топливо для центральной электростанции и материалы для ремонта вагонов.

Рабочие трамвая решили разыскать Вишняка и заставить его расплатиться с ними. С этой целью были собраны на дорогу деньги (с каждого по 50 копеек) и снаряжена делегация в Москву, куда, по полученным данным, скрылся директор. Поехали водитель трамвая Гарцук и работник электростанции Домбровский. Делегация разыскала в Москве Вишняка и силой привезла его в Витебск. Вишняк частично выплатил заработную плату, а в счет остальной суммы выдал соль. В парке ее было много. Соль предназначалась для посыпки узлов пути от замерзания. Рабочие меняли ее по деревням на продукты.

В начале 1918 года рабочий контроль совместно с ответственными служащими трамвая признал положение предприятия критическим. Он постановил обратиться за помощью в городской исполнительный комитет и губернский совнархоз. Горисполком принял живейшее участие в судьбе трамвая, и при его содействии и поручительстве предприятию была выдана ссуда в сумме 200000 рублей. Кроме того, горисполкомом было разрешено повысить тариф на проездные билеты в трамвае на 100% и тариф на электроэнергию до 3 рублей 50 копеек за 1 кВт.час. Одновременно для управления предприятием была назначена коллегия в составе двух лиц — А. М. Ползика и И. И. Аренбурга³, которая совместно с комитетом рабочих и служащих вела дело, возглавляла деятельность трамвая. Так прекратило свое существование Бельгийское Акционерное общество «Витебский трамвай». Предприятие было национализировано и перешло в руки тех, кто на нем работал.

В наследство от общества осталось старое и изношенное иностранное оборудование и имущество.

Центральная электростанция:

1. Динамо-машин фирмы «Шуккерт» постоянного тока — 3 штуки.
2. Паровых машин фирмы «Эльбинг» — 2 штуки.
3. Котлов водогрейных систем «Бобкокс» и «Вилкокс» — 3 штуки.
4. Паровых насосов для питания котлов — 2 штуки.
5. Аккумуляторная батарея «Тюдор» — 1 штука.
6. Умформер фирмы «Вольта» — 1 штука.
7. Распределительное устройство для трамвайного тока — 1 штука.
8. Артезианский колодец — 1 штука.

Путь:

1. Четыре линии трамвайных путей протяженностью одиночного пути — 3230,4 метра, двойного пути — 3292,8 метра, разъездов — 388,76 метра.



И. И. Аренбург

2. Стрелок стальных — 25 комплектов.
3. Стальных рельсов типа «Феникс» — 46500 пудов.
4. Пресс для выгиба рельсов — 1 штука.

Подвижной состав:

1. Моторных вагонов закрытых на 32 места — 18 шт.
2. Прицепных летних открытых вагонов на 28 мест — 15 штук.
3. Вагон для поливки улиц — 1 штука.

Депо:

1. Электромоторов — 1 шт.
2. Гидравлический пресс «Ниль-Тооль Воркс» — 1 шт.
3. Токарных станков — 2 шт.
4. Свертильная машина — 1 шт.
5. Строгальный станок «Флотень» — 1 шт.
6. Точильный камень — 1 шт.

Витебский трамвай в это время находился в состоянии полнейшего финансового и материально-технического истощения. Число вагонов, выпускаемых на линию, неуклонно уменьшалось. Этому способствовало и то, что зима 1918/1919 годов изобиловала снежными заносами. Трамваи останавливались, техники для борьбы со снегом не было. Принимаемые меры расчистки путей вручную были дорогостоящими и неэффективными. Трамвайные вагоны выходили из строя. Для их ремонта нужны были материалы: большие и малые шестерки, провода для перемотки и якорей, изоляционные материалы и прочее. На покупку их не было средств, а фирмы, к которым обращались трамвайщики с заказами, не выполняли их, так как трамвай не мог гарантировать оплату. Полученная от горисполкома ссуда в 200 тысяч рублей была истрачена на покрытие долгов и по неотложным обстоятельствам: на заработную плату, водопроводу за использованную воду, за нефть и дрова, за очистку путей от снега, на погашение долгов предприятия.

18 ноября 1918 года Витгубсовнархоз и горисполком создали специальную комиссию для обследования работы трамвая и решения вопроса, что делать дальше: остановить трамвай или продолжать его эксплуатацию. В состав комиссии входили: от губсовнархоза — председатель коллегии отдела государственных сооружений инженер А. В. Квятковский, член коллегии контрольно-финансового отдела Я. А. Шиф и Я. Г. Юдин⁹, от горисполкома — управляющий городским водопроводом инженер Ф. Л. Школдин и члены коллегии трамвая А. М. Ползик и И. И. Аренбург.

На основании произведенного обследования комиссия пришла к следующим основным выводам:

1. По соображениям общественного удобства, желательности обеспечить работу для многочисленных рабочих и служащих предприятия и по соображениям техническим — ввиду невозможности эксплуатировать электрическое освещение правительственных учреждений и частных помещений без крупного дефицита при бездействии трамвая, — признать действие трамвая совершенно необходимым.
2. Для правильной работы предприятия необходимо снабжение его оборотным капиталом на заготовку срочно требующихся материалов по эксплуатации трамвая и освещению, а также необходима уплата некоторых неотложных долгов.
3. Для бездефицитной работы предприятия необходимо повышение доходных статей предприятия путем возможно более

интенсивного движения (увеличение числа вагонов) и повышения тарифа, возможно более экономное расходование средств и, что особенно важно, возможно более целесообразное использование рабочей силы наличного состава.

4. Настоятельно необходимо выяснение дальнейшего положения предприятия и реорганизация административно-хозяйственного управления предприятия».

(ГАВО, ф. 15, оп. 1, д. 86, л. 6).

10 декабря 1918 года была произведена ревизия в Акционерном Обществе «Витебский трамвай» для выяснения состояния финансово-хозяйственной деятельности. В ее результате выявлено, что отсутствуют учетные книги на основные операции. Велась лишь кассовая книга (на французском языке), куда с безусловной точностью ежедневно заносилась выручка, а также расходы по операциям, имевшим непосредственную связь с выдачей или получением денег. Все прочие обороты, не имеющие отношения к кассе, заносились на отдельные листы бумаги французским текстом бессистемно.

Трамвай, не обладая никакими запасными оборотными средствами, вынужден был существовать только на доходы, которые поступали от эксплуатации и электрического освещения города. На 11 декабря 1918 года в кассе имелось 12132 рубля, на текущем счете в Соединительном банке — 1264 рубля, в Русско-азиатском банке — 500. Всех этих денег не хватало даже для того, чтобы выплатить зарплату за первую половину декабря. Ревизией было выявлено, что при весьма странных и непонятных обстоятельствах бывшим директором трамвая Вишняком присвоена сумма (180000 рублей) путем операции по продаже и закупке рельсов.

К 1 января 1919 года на линию выпускалось только три-четыре вагона, что, конечно, крайне неблагоприятно отражалось в финансовом отношении.

Несмотря на тяжелое экономическое положение трамвая, пришлось пойти навстречу настойчивым требованиям рабочих об увеличении заработных ставок до норм, утвержденных еще 1 сентября 1918 года, но до сих пор не вводившихся в действие из-за недостатка средств. При существовавшей же низкой заработной плате квалифицированные рабочие и специалисты могли покинуть службу. Поэтому новые повышенные ставки были введены в действие с 15 января 1919 года. Был пересмотрен и сокращен штат до норм, соответствовавших тогдашним масштабам эксплуатации трамвая. Со-

гласно постановлению профессионального союза, к увольнению было намечено 15 человек из числа более обеспеченных в материальном отношении. Кроме того, по разным причинам ушло со службы трамвая еще около 15 человек, взамен которых нового найма не производилось.

Принятыми мерами тяжелое положение трамвая было несколько улучшено. К концу февраля 1919 года на линию выпускалось уже 4—5 вагонов и делалось по 4229 рейсов в месяц. Однако трамвай работал еще убыточно. Дефицит на 1 февраля 1919 года составил 56606 рублей 89 копеек.

Коллегия по управлению Витебским трамваем совместно с фабрично-заводским комитетом в марте 1919 года обратилась в исполнительный комитет Витебского городского Совета рабочих и красноармейских депутатов с ходатайством об эксплуатационной ссуде в размере 500000 рублей.

В 1919 году на общем собрании служащих и рабочих трамвая открытым голосованием избран местный комитет профсоюза в составе: кондуктор И. И. Кейв, бухгалтер Волчек, водители трамвая Гарцук, Новицкая, Ходоренко. Первым председателем его стала Иоганна Ивановна Кейв. К этому времени также был создан горком союза коммунальных работников.

На заседании коллегии отдела городского хозяйства от 24 июня 1919 года управляющим Витебским трамваем назначен инженер Школдин, на которого была возложена вся административная, техническая и хозяйственная работа по управлению трамваем. Была выработана и утверждена горисполкомом инструкция о правах и обязанностях управляющего. Согласно ей, управляющий был подотчетен перед отделом городского хозяйства горисполкома. Прием и увольнение с работы служащих трамвая производились отделом городского хозяйства по представлению управляющего.

Коллектив рабочих трамвая, насчитывавший к этому времени 130 человек, проявлял исключительное упорство, находчивость и инициативу для того, чтобы не остановить предприятие и обеспечить себе работу.

В трудное время, когда не было средств и центральная электростанция должна была остановиться из-за отсутствия топлива, рабочие трамвая решили во внеурочное время добыть топливо. С этой целью они отправились в район деревни Костюковщина, где в лесу заготавливали дрова и на санках, вручную возили их на электростанцию. Одновременно с этим конфисковали дрова (300 м³), нахо-

П Р А В И Л А

пользования Витебским Городским Трамваем.

(Утверждены Вит. Горсоветом 27-го июля 1928 года.)

1. Не допускаются войти к проезду в вагонах Витебского Городского трамвая:

а) Лица в явно нетрезвом состоянии.

б) Арестованные в сопровождении конвойных.

в) Лица имеющие при себе винтовки и охотничье оружие в неравобранном виде.

г) Лица с громоздким и тяжёлым багажом, с животными, птицами, огнестрельными предметами, с вещами,

дившиеся во дворе архиерейского дома напротив электростанции.¹⁰ Усилиями коллектива вопрос с топливом для центральной электростанции был решен. А для станции ежемесячно требовалось 100 куб. сажень дров.

В зимнее время, когда трамваи останавливались из-за снежных заносов, коллектив принял решение о том, чтобы каждый в свободное время отработал по два часа на расчистке трамвайных путей от снега.

Старейшая работница трамвая Анна Александровна Клемят вспоминала: «Трудное было время для работы трамвая в 1918—1920 годах. Исправных вагонов оказалось мало, но и они не могли регулярно выходить на линии из-за снежных заносов на путях. Мы, водители, не падали духом. На площадке вагона у меня всегда имелась деревянная лопата. Когда вагон застревал в снегу, я выходила и расчищала путь, ехала дальше. После смены считала своей обязан-

ностью убирать снег вместе с другими. Мы знали, что то время было трудным не только для нас, но и для всей нашей страны».

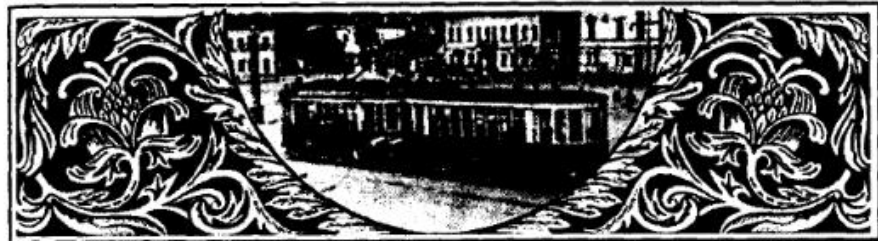
В стране шла гражданская война. Трамвайщики — кондуктор А. Е. Казюля, вагоновожатые П. А. Гарцук, И. Р. Пухов, К. Н. Темляков и другие — ушли на фронт, а коллектив трамвая прилагал максимум усилий, чтобы в отсутствие опытных специалистов наладить работу городского транспорта. В трудных условиях, не имея запасных частей и материалов, слесарная группа налаживала ремонт старых бельгийских вагонов и изготавливала грузовые платформы. В 1920 году на линии работало четыре моторных и три летних прицепных вагонов, четыре платформы, из которых две возили кирпичи для железной дороги, одна — раненых и одна — мусор. С 16 апреля по 8 ноября 1920 года перевезено 1938310 пассажиров, 60000 раненых и больных, 6000000 штук кирпича. Доход трамвая за 1920 год от перевозки пассажиров, грузов и за освещение города составил 24065902 рубля. Зимой 1920/1921 годов движение трамвайных поездов на некоторое время было приостановлено, и коллектив занимался ремонтными работами.

На центральной электростанции в это время вышел из строя дизель и был сломан коленчатый вал. Много трудов и энергии пришлось затратить витеблянам для того, чтобы восстановить работу электростанции. На капитальный ремонт дизеля и паровых машин было затрачено 25000000 рублей, и уже в сентябре 1921 года электростанция трамвая дала 15,4 тысячи кВт.ч электроэнергии, в октябре — 26,1. К 1921 году в городе на линии работало 4–5 моторных вагонов. В сентябре был выполнен 3451 рейс, вагоны прошли 10744 км, перевезено 563754 пассажира.



Раздел 4. Годы восстановления и первых пятилеток (1923–1941)

100 лет



После разгрома интервентов и внутренней контрреволюции советский народ вступил в полосу мирного строительства. Коллектив Витебского трамвая включается в работу по восстановлению нормальной работы городского электротранспорта. Бельгийское Акционерное общество за 20 лет эксплуатации трамвая привело его к полному износу. Пути не удлинялись, подвижной состав не обновлялся. Все необходимое, включая запчасти, доставлялось из-за границы. Иностранные специалисты, работавшие в Витебском трамвае, держали в секрете свои знания по устройству и работе станков, агрегатов и механизмов. Коллективу трамвая пришлось создавать ремонтную базу, изыскивать материалы, постепенно заменять иностранное оборудование отечественным, расширять и строить трамвайные линии, познавать и учиться овладевать имеющейся техникой и оборудованием.

К началу 1922 года трамвай имел только четыре исправных моторных вагона, четыре летних и три платформы. В депо стояло в ожидании капитального ремонта четырнадцать моторных и одиннадцать летних вагонов. Все они были бельгийского производства. Трамваи ходили только по двум маршрутам. В октябре 1922 года было сделано 5294 рейса, пробег составил 14000 вагоно-километров, перевезено 87120 пассажиров. За лето 1922 года в трудных условиях своими силами был собран из старых частей и выпущен на линию шестой моторный вагон, налажена перемотка якорей моторов, старый трамвайный путь на многих участках заменен новым.

15 мая 1922 года при Витебском горисполкоме образовано коммунальное хозяйство под названием «Водосвет». В него входили трамвай вместе с центральной электростанцией, водонасосная станция, водопровод и канализация, лесопильный завод.

Уже к 1924 году эксплуатационные показатели работы трамвая превосходили дореволюционные. На линию выпускались десять моторных и шесть прицепных вагонов.

Своими силами восстановили моторный вагон, сделали одиннадцать якорей моторов, изготовили четыре новых якорных шестерки, отлили и поставили три медных сердечника в якоря. В кузнице установили мотор с вентилятором для горна, приобрели и установили новый токарный станок. По трамвайному пути уложили новые подкладки на мосту, сменили доски по всему рельсовому пути моста протяженностью 90 саженей. Заменяли 40 подгнивших столбов контактной сети, проложили трамвайный путь на 2000 погонных саженей. Среднее число рейсов одного вагона в день достигло 38, среднее число платных пассажиров на один рейс по Смоленской-Вокзальной линии составило 20 человек летом и 8,2 человека зимой.

С момента объявления новой экономической политики и возрождения коммунального хозяйства все коммунальные предприятия страны развивали свою деятельность под руководством функционировавших тогда в составе коммунальных отделов промышленных подразделов. Однако эти подотделы были оторваны от производства на местах и не могли охватить всю работу предприятий. Последние по существу были предоставлены самим себе. Попытки объединения коммунальных хозяйств в отдельные хозяйственные единицы, как «Водосвет», не дали положительных результатов. Это вызвало необходимость объединения предприятий в коммунальный трест.

25 ноября 1925 года Витебский окружной исполнительный комитет внес постановление об организации в Витебске коммунального треста, в состав которого вошло 21 предприятие города, в том числе все подразделения «Водосвета»: трамвай и центральная электростанция. Работа городского электротранспорта стала более упорядоченной. Движение трамваев устанавливалось с 7 часов 40 минут утра до 10 часов 40 минут вечера. Кондукторы и вагоновожатые работали в две смены по 8 часов, с помесичной оплатой из расчета 24 дня в месяц. На время очередных отпусков практиковался временный прием кондукторов и вагоновожатых. Трамвай работал круглый год, за исключением праздников 7 ноября и 1 мая. Смена кондукторов и вагоновожатых происходила только на площади Свободы в присутствии контролера, который выдавал путевки. За 1926/1927 отчетный год было перевезено 4446660 пассажиров. Устанавливался бесплатный проезд по специально выдаваемым Виткомтрестом карточкам для 16 категорий граждан, в том числе для инвалидов, работников угрозыска, прокуратуры, ГПУ, судебных исполнителей и др.



Группа рабочих в депо (1930 год)

Средняя заработная плата рабочих трамвая к этому времени составила: для работников центральной электростанции — 65 рублей в месяц, на службе движения — 52, службы пути — 44 и в депо — 63. 27 июля 1928 года горсоветом были утверждены правила пользования Витебским трамваем и инструкция по движению трамвая, которые действовали до начала Великой Отечественной войны.

Капитальный ремонт вагонов производился в зависимости от их состояния и износа. Средняя их стоимость составляла 4500 рублей. Ремонт вагонов производился в общей мастерской депо, где была оборудована специальная смотровая яма. Нагрев бандажей производился древесным углем.

При мастерских депо имелись своя столовая, раздевалка и душ. Виткомтрестом был разработан перспективный пятилетний план работы трамвая на 1928/29—1932/33 годы. Для осуществления перевозки населения необходимо было иметь 18 моторных и 9 прицепных вагонов при ежегодном увеличении скорости движения и доведении ее к 1933 году до 11,5 км/час.

**О зачислении В. И. Ленина Почетным машинистом
центральной электростанции трамвая**

С 1922 года Витебский трамвай вместе с центральной электростанцией входил в состав коммунального хозяйства «Водосвет». К 1923 году на центральной электростанции произведен капитальный ремонт оборудования, введен в эксплуатацию новый запасной дизель, заготовлено топливо. После некоторого перерыва она продолжала давать электроэнергию для трамвая и нужд города. Воодушевленные этим событием, витебские коммунальники 13 марта 1923 года послали В. И. Ленину телеграмму следующего содержания:

«Москва, председателю Совнаркома Ленину.

Общегородское собрание витебских коммунальников шлет горячий привет великому вождю руководящей мировым пролетариатом партии и, памятуя его лозунг «Коммунизм есть Советская власть плюс электрификация», считает пуск бездействовавшего три года двухсотсильного дизеля городской электростанции и установку нового стосильного болиндера в городском водопроводе лучшим подарком к Дню двадцатипятилетия РКП(б).

Президиум собрания.»

Единственная в то время в Витебске электростанция обеспечивала электроэнергией помимо трамвая многие предприятия и учреждения города, освещала его. Поэтому рабочие и служащие «Водосвета» на своем торжественном собрании 15 мая 1923 года единогласно приняли решение о зачислении Владимира Ильича Ленина Почетным машинистом Витебской центральной электростанции. Рабочим электростанции предстояло отрабатывать смены за Почетного машиниста, а деньги, выписанные ему по ставке Союза, передавать в пользу Воздушного Флота. Профессиональному союзу коммунальников было поручено выслать В. И. Ленину профессиональную книжку и сообщить ему о принятом решении.

Витебский губернский коммунальный отдел своим отношением от 17 мая 1923 года обратился на биржу труда с просьбой о выдаче ордера на зачисление В. И. Ленина Почетным машинистом городской трамвайной электростанции. В нем говорилось:

«На состоявшемся 15 сего мая общем собрании работников Губкоммунотдела по случаю годовщины перевода «Водосвета» на самокупаемость постановлено: зачислить товарища Ленина Владимира Ильича машинистом электрической центральной станции города Витебска с тем, чтобы наличный состав машинистов отраба-

тывал за него положенное время, а причитающееся ему содержание шло на усиление красного Воздушного Флота. Ввиду изложенного, губкоммунотдел просит прислать соответствующий ордер».

(ГАВО, ф. 130, оп. 1, д. 489, л. 5).

На это отношение Витебской биржей труда 2 июня 1923 года был выслан ордер в адрес губкоммунотдела на имя Владимира Ильича Ленина о зачислении его на должность Почетного машиниста Центральной электростанции.

9 июня 1923 года издан специальный приказ за № 270 по Витебскому губернскому коммунальному отделу, в котором сообщалось:

«Председатель Совета Народных Комиссаров товарищ Ленин Владимир Ильич назначается Почетным машинистом витебской Городской центральной электрической станции со 2 сего июня с тем, чтобы работу его отрабатывали и положенные дежурства несли за него остальные рабочие предприятия «Водосвет». Причитающийся ему оклад по ставкам Союза коммунальников передавать в пользу красного Воздушного Флота.

Основание: постановление от 15 мая 1923 года Витебской общегородской конференции коммунальников и рабочих и служащих «Водосвета», посвященной годовщине его существования, и ордер Витебской биржи труда от 2 сего июня за № 1755.

Копию сего приказа и всей относящейся к нему переписки послать товарищу Ленину, в Главное управление коммунального хозяйства, губотделу Всероссийского Союза рабочих коммунального хозяйства и управлению «Водосвета», о чем объявляется по губкоммунотделу для исполнения».

(ГАВО, ф. 130, оп. 1, д. 489, л. 1).

Почетные смены существовали несколько месяцев. Так, за октябрь 1923 года перечислено 21614 рублей 90 копеек.

Директор Управления трамвая 13 ноября 1923 года сообщал в губисполком:

«При сем препровождаем рублей 21614-90 совзнаками 1923 года — жалование Почетного машиниста электростанции В. И. Ленина, отработанное рабочими и служащими электрического отдела «Водосвета» за октябрь месяц — и просим указанную сумму зачислить в пользу Воздушного Флота, выдав о получении таковой соответствующую квитанцию».

(ГАВО, ф. 130, оп. 1, д. 489, л. 7).

В это время на центральной электростанции работало 23 человека: А. А. Зубрицкий — заведующий станцией, Дубровский, Город-

нев, Киржацкий — машинисты станции, Дробилов, Этингин, Жевлинский, Юргенсон, Зельвинский — помощники машиниста, Гулидов, Шараков, Гайдзик — кочегары, Дольский, Лунев, Киндяев — помощники кочегаров, Юшковский — слесарь, Добженецкий, Пиульский — дрововозы, Новицкий, Краснопольский — сторожа.

Принцип работы центральной электростанции состоял в том, что три однотипных динамо-машины «Шуккерт» мощностью 125 киловатт каждая были спарены с паровыми машинами и дизелями. Кроме основной электрической мощности в 375 киловатт на станции были установлены два преобразователя (умформеры). Один из них (меньший) служил для питания энергией кинотеатра «Пролеткино»¹¹, второй — для зарядки группами аккумуляторной батареи, а также для подачи электроэнергии некоторым абонентам днем.

В середине 1920-х годов Центральная электростанция была уже не в состоянии удовлетворять экономические потребности города. Ставился вопрос о строительстве новой станции переменного тока мощностью 2000 киловатт. Однако осуществить это не удалось. Тогда Виткомтрест на центральной станции установил дополнительно агрегат в 200 киловатт.

В целях освещения окраин города в 1923 году были оборудованы электростанции в районе Полоцкого и Городокского шоссе¹² (мощностью 65 л. с.) и в Лучесе, которая использовала мощность лесопильного двигателя (локомобиля), работавшего на отходах лесоматериалов.

Выработка электроэнергии за 1926/27 год характеризуется следующими данными:

Центральная электростанция	—	1000000 кВт.ч.
Электростанция Полоцкого шоссе	—	115000 кВт.ч.
Электростанция Луческая	—	30000 кВт.ч.
ИТОГО:		1145000 кВт.ч.
Вырабатываемая электроэнергия распределялась потребителям:		
Абонентам по лампочкам		227564 кВт.ч.
Абонентам по счетчикам		196416 кВт.ч.
Для уличного освещения		52529 кВт.ч.
Расход электроэнергии на собственные нужды:		
Центральная электростанция		5000 кВт.ч.
Электростанция Полоцкого шоссе		550 кВт.ч.
Электростанция Луческая		150 кВт.ч.
Потери станций в батареях, умформерах		154210 кВт.ч.

Питательная сеть была оборудована воздушными проводами сечением 60 мм².

Для охраны центральной электростанции в декабре 1926 года Виткомтрестом заключен договор с Окрмилицией на содержание трех милиционеров. Для постового милиционера была утверждена специальная инструкция.

Центральная электростанция трамвая работала с большим перенапряжением вплоть до 1931 года. В апреле 1930 года Витебск стал получать электроэнергию от БелГРЭС. На улице Октябрьской для трамвая была построена преобразовательная подстанция мощностью 600 кВт, и с 1931 года трамвай получал электроэнергию от нее. Центральная электростанция оставалась резервной. Ее здание с высокой каменной трубой на улице Фрунзе еще долго напоминало жителям города о первых годах электрификации и о большом пути, пройденном Витебским трамваем. Во время Великой Отечественной войны оно было разрушено. В восстановленном в послевоенные годы здании готовится к открытию литературный музей.

Строительство новых трамвайных линий

В годы первых советских пятилеток трамвай совершенствовал свою работу. Существовавшие линии протяженностью около 6 километров не удовлетворяли нужды и запросы трудящихся. Строительство новых и развитие старых промышленных предприятий, удаленных от центра на значительные расстояния, потребовало дальнейшего развития внутригородского пассажирского транспорта. Помимо трамвая, в Витебске с 1925 года работал только автобус. Однако на линию выходило всего несколько машин. Поэтому горисполком ставил перед трамвайщиками задачу дальнейшего строительства и удлинения трамвайных линий. Для этого привлекались рабочие предприятий и солдаты витебского гарнизона.

В 1925 году трамвайная линия продлевается от Гоголевской улицы до клуба авиации по улице Винчевского.¹³ В феврале 1926 года были проложены рельсы по улице Больничной, вокруг Смоленского рынка, в отдельных местах построены двухколейные линии.

Семь лет спустя трамвайная линия появилась на Суражском шоссе (до кирпичного завода № 32). Она была однопутная с разъездами. В 1934 году трамвай по улице Фрунзе стал ходить до так называемого Военного городка.¹⁴

Оставался не соединенным трамвайной линией крупный промышленный район города — Марковщина или, как ее тогда называли, Пролетарская Слобода. Здесь располагались три крупных завода с общим числом работающих 3000 человек. Поскольку строительство этой четырехкилометровой линии требовало больших средств и сил, горисполком обратился в окрисполком и правительство БССР за содействием. В 1928 году СНК разрешил построить трамвайную линию от вокзала до Пролетарской Слободы. 8 февраля 1928 года председатель Витебского окрисполкома обратился в Центральный коммунальный банк с просьбой отпустить кредит в размере 100000 рублей для прокладки этой линии. Стоимость всего строительства, включая дополнительные вагоны, составляла 135033 рубля. Центральный банк ответил отказом, поскольку эти работы не были включены в план. Лишь в 1931 году, изыскав средства, трамвайную линию узкой колеи от вокзала до фабрики «Двина»¹⁵ удалось построить, и на этом участке открылось интенсивное движение. В последующие годы трамвайные линии узкой колеи не строились, а делалась замена старых и строительство новых путей широкой колеи.

К 1926 году на линию выпускалось десять моторных вагонов, три вагона требовали капитального и десять — текущего ремонта. Трамваи в это время были в административном подчинении Витебского коммунального треста «Виткомтрест».

С 1929 по 1932 годы Витебский трамвай имел 13 автобусов, которые использовались для перевозки пассажиров в отдельные районы города, на Марковщину и по загородным линиям.

С каждым годом совершенствовалась работа трамвая и улучшались условия труда трамвайщиков. В 1928 году были остеклены площадки бельгийских вагонов, поставлены сиденья в кабине водителей и ножные песочницы. В вагонах появились буферные фонари. В 1930 году были установлены двери, что позволило упорядочить посадку и выход пассажиров. В первом корпусе депо устроена новая обширная мастерская.

Годы перелома в работе Витебского трамвая

Для Витебского трамвая 1934—39 годы стали переломными. В этот период закончились работы по замене трамвайной колеи с узкой на широкую, что позволило постепенно изъять старые вагоны бельгийского типа и заменить их современными, мытищинского и московского производства.



Билеты витебского трамвая

Постановлением Витебского горисполкома № 408 от 29 мая 1935 года устанавливались сроки строительства широкого трамвайного пути у нового моста¹⁶, от вокзала до Гражданской улицы и до фабрики «Двина» общей протяженностью 7,2 км. Было построено кольцо на площади Свободы, проложена третья пара рельсов от нее до трамвайного депо, что значительно улучшило эксплуатацию и ремонт подвижного состава. Постановлением президиума Витебского горсовета от 4 ноября 1935 года за успешное выполнение этих работ коллективу трамвая выдана денежная премия в размере 5000 рублей.

В 1934 году Витебский трамвай впервые получил четыре отечественных трамвайных поезда серии «Х». В декабре они были пущены в эксплуатацию по вновь переложенной на широкую колею трамвайной линии от площади Свободы по улицам Гоголя и Винчевского до клуба Авиации.



Токарь С. К. Сакович (1934 год)

Получение новых отечественных поездов было встречено трамвайщиками и жителями города с большой радостью. Первый из них трамвайщики красочно, с любовью, оформили иллюминацией, флажками и световым табло внутри вагона, на котором были наименования трамвайных остановок. Бригада этого поезда состояла из водителей Е. Ф. Волохович и Сапегина, кондукторов Кононова и Аргусс. Бригадир этого поезда Е. Ф. Волохович вспоминала:

«Украшенный нашими руками поезд № 132 медленно двигался до улиц города. Пассажиров было много. Немало было витеблян, которые сопровождали поезд, идя рядом с ним».

В 1934 году на Оршанской площади построено временное трамвайное депо для приема, осмотра и ремонта трамвайных вагонов широкой колеи. Одновременно переделывались старые бельгийские вагоны с узкой колеи на широкую.

Жизнь настоятельно требовала создания ремонтной базы трамвая. Мастерские пополнялись станочным оборудованием, молодыми рабочими. Так, пришли в Витебский трамвай С. К. Сакович, Е. В. Осипов, Д. Н. Кибисов, Р. А. Клемят, Е. А. Клемят, Н. С. Сакович, В. Дубилович, С. Филизат, Н. Н. Зиберт, Ч. Л. Нестерович, П. И. Мудриченко, И. Е. Микодин, И. С. Самсонов, Н. Т. Альхименко, М. А. Кулибанов и др. Они и другие рабочие много сделали для того, чтобы наладить работу трам-



Стрелочник Ковален



Слесарь С. В. Осипов

вая. Большинство из них отдали ему всю жизнь, воспитали новое поколение трамвайщиков.

В этот период введена система профилактических осмотров и ремонтов подвижного состава, для чего были созданы специальные бригады. Так, в 1931 году бригадой руководил М. К. Кулибанов, а в ее составе были молодые рабочие Нестерович, Петровский, Зиберт, Кузьмин, Гнидов, Зубакин, Морозов.

К концу 1936 года управление трамвая успешно выполнило план строительства, освоив 91000 рублей капиталовложений, досрочно и комплексно выполнив работы по реконструкции и новому строительству маршрута № 2. Здесь были заново достроены трамвайные пути широкой колеи по улице Нижне-Петровской (ныне Комсомольская) на Шоссейную (ныне Красной Армии), вокруг еврейской больницы к вокзалу, по улице Metallistov на Нижне-Петровскую улицу, через новый мост на Западной Двине и обратно к Смоленской площади. Постановлением президиума Витебского горсовета от 31 декабря 1936 года за досрочное выполнение строительной программы Витебскому трамваю выдана денежная премия в размере 3500 рублей.

В 1937 году, выполняя решение Витебского облисполкома и обкома партии об усилении выпуска и отгрузки кирпича для строек Могилева, рабочие депо построили несколько электровозов с сцепными платформами, которые тут же были использованы для вывоза кирпича от завода-производителя на станцию Витебск. Для этого даже построили временную ветку с контактной сетью для заезда на железнодорожный путь в районе завода имени Коминтерна. Работа по вывозу кирпича производилась в три смены, днем и ночью. На электровозах были заняты водители трамвая Гарцук, Темляков, Удалой, Самсонов, Федоров и Болдышев. Им помогала бригада грузчиков под руководством начальника отдела перевозок грузов Воронина.

Директором Витебского трамвая в период с 1932 по 1950 год являлся Григорий Михайлович Фельдман (1902–1967). Он внес большой вклад в развитие общественного транспорта в годы первых пятилеток и в восстановление его после войны. Ветеран предприятия В. В. Герасимовская вспоминала: «С 1931 года работала я в трамвае кондуктором. Мы очень часто видели своего директора Г. М. Фельдмана на линии, на строительстве, в депо. Помню, когда он, стоя по



колени в холодной воде, помогал рабочим устранять неисправность вагона на линии».

В последующие годы коллектив Витебского трамвая возглавлял Григорий Александрович Корначев. Он пришел в трамвай в 1948 году в качестве начальника трамвайного депо, а затем с 1952 года работал главным инженером Управления трамвая и с 1960 года по 1976 — начальником Управления. При его непосредственном участии и руководстве Витебский трамвай прошел путь послевоенного восстановления, реконструкции, строительства и развития. Им лично внесено и внедрено в производство много рационализаторских предложений.

Григорий Александрович пользовался заслуженным уважением и авторитетом в коллективе.

Комсомольцы-трамвайщики тридцатых годов

В коллективе трамвайщиков в 1930-е годы работала большая группа молодых рабочих, объединенных в комсомольскую организацию. Секретарем ее был Константин Иванов. Среди комсомольцев выде-



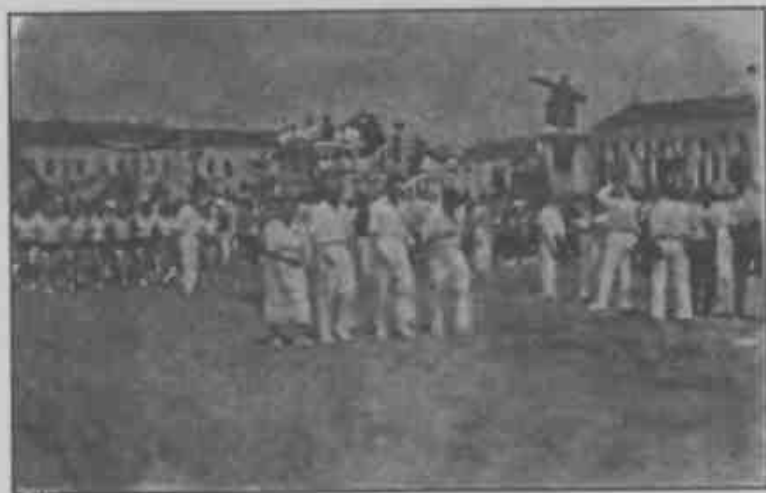
Сцена из спектакля драмкружка



Спортсмены-трамвайщики на демонстрации

лялись в труде, в организации культурного досуга, художественной самодеятельности и спортивно-массовой работе Станислав Сакович, Александра Герасимовская, Василий Бабылев, Константин Иванов, Илларион Самсонов, Петр Гавриленко, Иван Тиханов, Евгений Валахович, Николай Будревич, Зинаида Брумер, Александр Шуманский, Евгений Клемат и другие. Управление трамвая имело свой клуб, который размещался на углу улиц Гоголя и Фрунзе (это здание снесено). Возглавлял Совет клуба токарь Станислав Сакович. При нем работали различные кружки: драматический, хоровой, танцевальный, был свой духовой оркестр. Художественная самодеятельность трамвайщиков пользовалась в Витебске большой популярностью. Драмкружок поставил такие пьесы, как «Лес» и «Без вины виноватые» А. Островского, «Чужой ребенок» Шкваркина, «На границе» Белозерова, «Любовь Яровая» К. Тренева и другие. Их он показывал не только у себя в клубе, но и выезжал на многие предприятия города, в воинские части витебского гарнизона и подшефный колхоз им. Ленина.

По инициативе комсомольцев проводились субботники по благоустройству города, по сбору и сдаче металлолома, по сбору средств



Спортсмены-трамвайщики на площади Ленина

в фонд помощи борющейся Испании. Молодые трамвайщики выезжали в подшефный колхоз и принимали участие в проведении весенне-полевых и осенне-уборочных работ. Они совершали агитпоходы на лыжах по Витебской области, выступали во многих деревнях с беседами, докладами, показывали художественную самодеятельность. Большая агитационно-массовая работа проводилась агитбригадами во время подготовки и проведения первых выборов в Верховный Совет СССР.

Уходят годы, а дела и имена юных трамвайщиков 30-х годов остаются. Эстафетой переходят они от поколения к поколению. Уважаемым и любимым гостем трамвайщиков являлся Семен Миронович Ивановский (1900—1980) — один из первых витебских комсомольцев, бывший директор Витебского трамвая.

Многие годы хорошо были известны в Витебске физкультурники-трамвайщики. Спортивная команда под руководством методиста Ф. М. Кузмицкого неоднократно занимала первые и вторые места по легкой атлетике, по лыжам, городкам, рыбной ловле на городских, областных и республиканских соревнованиях. Ветераны труда, комсомолы 30-х годов С. К. Сакович, И. Г. Тиханов и другие,

несмотря на свой возраст, занимались спортом и принимали участие в областных и республиканских соревнованиях по городкам и рыбной ловле вместе с молодежью.

Трамвай накануне Великой Отечественной войны

К 1940 году в Витебском трамвае работало 650 человек. Это был большой сплоченный коллектив, обеспечивавший бесперебойную работу городского электротранспорта. К началу Великой Отечественной войны трамвай курсировал по шести маршрутам:

Маршрут № 1. От Смоленского рынка по улицам Ленина, Гоголя и Оршанской, через новый мост, по улице Буденного до коврово-плюшевого комбината.



Трамвай на площади Свободы (1940 год)



Трамвайщики — значкисты общества «За овладение техникой»

Маршрут № 2. От Смоленского рынка по улице Ленина через площадь Свободы, улицу Пушкина, через старый мост, по улицам Вокзальной, Комсомольской, Металлистов, Вокзальную площадь, Шоссейную и Комсомольскую улицы. От площади Свободы до моста было уложено два пути, за мостом пути разветвлялись вправо и влево по Комсомольской улице, где было уложено по одному пути. Такое разветвление связано с недостаточной шириной Вокзальной улицы для укладки двух путей.

Маршрут № 3. Вокзал — коврово-плюшевый комбинат (2-я Марковщина).

Маршрут № 4. Смоленский рынок (Красная площадь) — улицы Ленина, Гоголя, Оршанская и Винчевского. Трамвайные поезда на этом маршруте состояли из одного моторного вагона.

Маршрут № 5. Вокзал — площадь Свободы — проспект Фрунзе — военный городок. Здесь был уложен на обособленном полотне один трамвайный путь с разъездами, с поворотной петлей в конце пути.

Маршрут № 6. От Смоленского рынка по Суражскому шоссе (ныне улица Гагарина) к Кирпичным заводам. Однопутный участок с разъездами на обособленном полотне. Поезда состояли из одного моторного вагона. Кроме пассажирского движения по этому пути происходило и грузовое движение — вывозился кирпич в разные пункты города.

Общая длина одиночного пути составляла 31636 метров. Длина пути по оси улиц — 20543 метра. Длина двухпутных участков равнялась 9302 метрам. Трамвайные пути были уложены преимущественно по оси улиц. Лишь по Суражскому шоссе и по улице Фрунзе (до военного городка) они шли в стороне от проезжей части, на обособленном земляном полотне. Использовались рельсы типа «Виньоль». Стыки их были сварными и сборными.

Улицы города, по которым ходили трамваи, были вымощены булыжником. Таким же образом покрывались и площади между рель-



Остановка трамвая на площади Свободы



Площадь Ленина (1940 г.)

сами (за исключением Суражского шоссе и улицы Фрунзе). Контактный провод простой подвеской был прикреплен к деревянным и металлическим опорам, к многоэтажным зданиям. Питающая сеть была осуществлена воздушной подвеской.

Трамвайное депо имело четыре корпуса. Корпуса №№ 3 и 4 предназначались для обслуживания подвижного состава. Корпус № 1 был оборудован под склад и вспомогательные помещения (пескосушилка, гараж). В корпусе № 2 размещались школа № 30 и электрообмоточная. Тип парка — тупиковый, на его территории находилось 1100 погонных метров пути.

Подвижной состав трамвая к 1941 году включал в себя 34 моторных и 22 прицепных пассажирских вагонов, два грузовых вагона, один снегоочиститель и три платформы. За 1940 год перевезено 37 миллионов 508 тысяч человек пассажиров. Плата за проезд составляла 15 копеек.

Накануне Великой Отечественной войны в Витебском трамвае работали замечательные люди, мастера трамвайного дела: водители трамвая А. М. Миронкина, И. Р. Пухов, А. М. Анущенко,

И. А. Фальковская, А. К. Чугунова, А. А. Клемят, А. Е. Прокопова, Е. М. Змеевская, О. А. Кудрявцева, О. А. Шалай, Е. М. Шакута; кондукторы Э. М. Почепович, Н. Я. Прохоренко, П. И. Маркова, М. И. Конюшко, А. А. Добровольская, Н. И. Болдорева, Ф. М. Лазовская, рабочие трамвайного депо Д. Н. Кибисов, С. К. Сакович, Е. В. Осипов, П. П. Кузьмин, Н. Н. Зиберт, Н. А. Беляков, Ф. Ф. Феактистов, электрики М. А. Гагалинский, И. Е. Микодин, В. В. Масальский, рабочие пути А. Т. Родик, М. А. Хвощев, К. И. Ковалев, Н. А. Алейников, А. К. Борисова, С. Ф. Коткевич, А. А. Китель и другие. Большинство из них после освобождения города от немецко-фашистских захватчиков вернулись на свое предприятие в 1945–1947 годах и участвовали в его восстановлении.



Раздел 5.
Витебский трамвай
в период
Великой Отечественной войны
(1941–1945 годы)

100 лет



Двадцать второго июня 1941 года мирный созидательный труд советского народа был прерван войной. Белоруссия одной из первых подверглась вероломному нападению фашистской Германии и к концу августа 1941 года была полностью оккупирована захватчиками. Фашисты установили так называемый «новый порядок» — режим террора и насилия. Гитлеровские палачи превратили наши города и села в груды развалин. Они подвергли белорусский народ невиданным в истории мучениям и страданиям, последовательно и систематически расстреливали, вешали и сжигали заживо невинных людей.

Город Витебск подвергся варварскому разрушению с первых же дней оккупации. Витебский городской трамвай работал до последних дней. Трамвайные вагоны остались рассредоточенными по путям. Вместе с городом все хозяйство трамвая подверглось разрушению, уничтожению и грабежу. Лишь незначительная часть его имущества была эвакуирована в город Челябинск в сопровождении заведующего складом А. Е. Козюли. Все четыре корпуса трамвайного депо были разрушены и сожжены. Сохранились только коробки и их фундаменты. Весь подвижной состав в количестве 62 единиц был изломан и сожжен. Рельсовые трамвайные пути протяженностью в 2882 погонных метра были разобраны и рельсы увезены. Контактная сеть полностью снята и увезена в Германию. Преобразовательная подстанция разрушена и сожжена.

В первые же дни войны десятки работников трамвая ушли на фронт. Они с оружием в руках отстаивали честь и независимость своей Родины. Многие ушли в партизаны. Смертью храбрых, проявив героизм и мужество, пали на полях сражений трамвайщики: Василий Михайлович Голубев (начальник службы пути), Константин Григорьевич Удалой (начальник службы движения), Евгений Адольфович Клемят (слесарь депо), Евгений Михайлович Хвощев

Работники Витебского трамвая, погибшие
в Великой Отечественной войне



Н. И. Антонов



Н. Г. Лейберг



Е. Е. Миходин



М. В. Хвошен



Т. И. Морозов



В. А. Латышев



Е. И. Лейберг



И. П. Кощевич



И. Ф. Набоков



Е. А. Клемят

(слесарь депо), Егор Ефимович Микодин (водитель трамвая), Иван Филиппович Набоков (технорук депо), Трофим Иванович Морозов (слесарь депо), Николай Иванович Антипов (электрослесарь депо), Иван Александрович Рыман (слесарь депо), Евгений Иванович Ленберг (электрослесарь), Иван Михайлович Литвинов (водитель трамвая), Иван Николаевич Концевой (водитель трамвая), Василий Антонович Латышев (электромонтер), Николай Кузьмич Музыкантов (электромонтер), Ефим Романович Солодухин (водитель трамвая), Исаак Борисович Дымант (электромонтер), Иван Ефимович Новицкий (слесарь), Ефим Иванович Петровский (слесарь), Тимофей Иванович Богданов (слесарь), Надежда Гавриловна Ленберг (водитель трамвая) и многие другие.

Трамвайщики чтят память своих погибших товарищей. В музее истории Витебского трамвая учреждена мемориальная доска с их именами и портретами.

Многие трамвайщики, пройдя с боями по дорогам Великой Отечественной войны, с победой возвратились на свое предприятие и работали там до ухода на пенсию. Это Иван Ефимович Микодин — электромонтер подстанции. Он начал работать в трамвае еще в



Ветераны войны Л. А. Забелло (слева) и Н. В. Хурсик

1933 году. Участник и финской войны, с боями прошел от Москвы до Берлина, участник Сталинградской битвы. Имел ранение при форсировании Днепра в 1943 году. Награжден тремя боевыми орденами и пятью медалями.

Илларион Семенович Самсонов — водитель трамвая с 1925 года. Участник Великой Отечественной войны с 1941 по 1945 год. Имеет пять государственных наград и 12 благодарностей от командования за проявленную отвагу и мужество на фронте Отечественной войны. После демобилизации в 1945 году вернулся в родной коллектив, работал диспетчером.

Георгий Петрович Шиманский — участник Великой Отечественной войны от ее начала до конца. Сражался на Ленинградском фронте. Принимал участие в прорыве блокады Ленинграда, за мужество и отвагу, проявленные в дни войны, награжден тремя боевыми орденами, пятью медалями. С 1948 года работал в трамвае водителем, позже — ревизором безопасности движения.

Василий Филиппович Ярцев — участник войны с гитлеровской Германией и империалистической Японией. Принимал участие в боях за освобождение Витебской области от немецко-фашистских



Трамвайщики — ветераны войны

захватчиков. Трижды ранен. За отвагу и мужество, проявленные в дни Отечественной войны, награжден семью государственными наградами.

Николай Павлович Рыжов на фронтах Великой Отечественной войны прошел боевой путь от Москвы до Кенигсберга, дважды ранен. Участник боев за освобождение Витебской области. Имеет восемь боевых наград, майор запаса. Работал в трамвае диспетчером.

Николай Владимирович Хурсик — подполковник запаса, участник боев с немецко-фашистскими захватчиками с 1941 по 1945 годы. За образцовое выполнение приказов командования, проявленное мужество и отвагу награжден одиннадцатью орденами и медалями. Работал начальником службы движения, сумел сплотить и мобилизовать коллектив службы на успешное выполнение производственных заданий.

Михаил Александрович Кулибанов еще в 1932 году пришел в трамвай работать слесарем. Потом возглавлял бригаду, работал начальником депо, начальником службы движения. В 1941 году призван в армию. Воевал на Ленинградском фронте. За мужество и отвагу награжден двенадцатью наградами. М. А. Кулибанов — подполковник в отставке.

В управлении трамвая работало свыше 80 участников Великой Отечественной войны.



Раздел 6. Восстановление и развитие трамвайного хозяйства после Великой Отечественной войны (1944–1960 годы)

100 лет



После окончания войны перед советским народом встали новые огромные задачи по восстановлению разрушенного хозяйства. Город Витебск ко дню его освобождения от немецко-фашистских захватчиков — 26 июня 1944 года — лежал в развалинах. Свыше 90% всего жилого фонда города было уничтожено. Разрушены заводы и фабрики, школы и больницы. На фоне многочисленных развалин жалкими прожилками просматривались трамвайные линии, взорванные и засыпанные в некоторых местах, сиротливо смотрели рельсы, которых более трех лет не касались колеса трамваев. В развалинах депо, на улицах и на территории кирпичного завода № 32 виднелись сожженные и изломанные остовы вагонов. В этой обстановке казалось невозможным возродить и оживить витебский трамвай, который около пятидесяти лет удовлетворял нужды народа и к которому уже привыкли витебляне. Но в то же время невозможно было возродить сам город без трамвая.

Одно из первых решений Витебского горисполкома касалось судьбы трамвая. В 1944 году создается управление и комиссия по определению нанесенного ущерба и объема восстановительных работ. Директором Витебского трамвая назначают Т. У. Жакло.

11 января 1946 года состоялось заседание облисполкома и бюро обкома партии по вопросу о восстановлении трамвая в Витебске. В постановлении Витебского бюро обкома и облисполкома от 11 января 1946 года говорилось: «Придавая важное хозяйственное значение делу восстановления трамвая в г. Витебске, исполком облсовета депутатов трудящихся и обком КП(б)Б постановляют:

1. Обязать председателя горсовета т. Князева и секретаря горкома тов. Комисарова взять под свой лично контроль работы в трамвайном парке с тем, чтобы в 1946 году восстановить трамвайное движение в г. Витебске. Привлечь к этому делу все партийные, советские и хозяйственные организации города, немед-

ленно укрепить кадрами управление трамвая и трамвайный парк.

2. Обязать директора трамвая т. Жакло немедленно начать подготовительные работы по восстановлению трамвайного депо, воздушной линии, перешивки путей. Организовать не позже мая 1946 года курсы на 180 человек по подготовке вагоновожатых и кондукторов, обеспечить курсы помещением и преподавательским составом.
3. Разрешить исполкому горсовета отозвать для работы в трамвае специалистов-трамвайщиков, работающих не по специальности в других организациях города и области».

Для восстановления трамвая в первое время не было никакой материальной базы, не было и специалистов, которые в 1944–45 годах прибыли для восстановления трамвая: начальник отдела кадров А. Е. Козюля, бригадир пути С. Ф. Коткевич, слесарь Е. В. Осипов, рабочий пути А. А. Китель, электромонтер М. А. Гагалинский, бухгалтер М. О. Жерносекова, начальник строительства В. И. Китаевский, рабочая строительства М. А. Лось, слесарь П. И. Мудреченко, столяр Н. П. Горюнов. Позже, в 1946 году, к



Так выглядело трамвайное депо после войны



ним присоединились мастер депо Н. Т. Альхименко, технорук депо Ч. З. Бобошинский, электрик Н. К. Бугаев, плотник И. Е. Врублевский, электрик В. В. Масальский, диспетчер Ф. В. Хмельницкая.

Многие из них работали в трамвае не одно десятилетие, но тогда, в 1944–1945 гг., это было ядро, вокруг которого в последующем сложился большой и дружный коллектив.

Главным специалистом трамвайного дела в то время являлся слесарь Евдоким Васильевич Осипов. Он сам составлял чертежи, раскраивал листы железа, конструировал — одним словом, заново создавал трамвайные вагоны. В комплексную бригаду строителей вагонов входили слесарь Е. В. Осипов, слесарь Ф. М. Феактистов, столяр Н. П. Горюнов, маляр М. Я. Долгицер, плотник И. Е. Врублевский, электросварщик Б. С. Соловьев.

Сожженные остова вагонов стаскивались в депо, где из них возрождались трамваи. Золотыми руками Евдокима Васильевича Осипова и его коллег в 1946–1947 годах были созданы первые три трамвайных вагона. Они имели номера — 1, 2, 3.

Не было станков, не было инструмента и материала, не было помещений. Но, несмотря ни на что, трамвай оживал. Ветеран труда Станислав Карлович Сакович в то время возглавлял работу по вос-

Пробны рейс Віцебскага трамвая

17 жніўня на тэрыторыі трамвайнага парка горада Віцебска было людзь і святочна. Рабочыя, тэхнікі і інжынеры трамвайнага ўпраўлення, а таксама прыбыўшыя госці групіраваліся вакол двух адрамантаваных вагонаў. Сёння — першы пробны выхад трамвая.

У першы вагон садзіцца госці. Паводле яго начальнік Віцебскага трамвайнага ўпраўлення тав. Фельдман.

Радам з ім плечотыя госць, старэйшы рабочы Віцебскага трамвая тав. Гарцук. Яшчэ 50 год таму кажа ён укладваў першыя рэйкі.

Другі вагон цягдзе начальнік трамвайнага депо тав. Аляхіменка. Адна з нічога, з абгарэўшых каркасаў, стварыў гэтыя вагоны хрушчовыя калектывы, сярод якіх стаханавцы-трамвайшчыкі слесары Саковіч, Давыдзюха, Осілаў, Салафёў, канальнік Бібісаў, пуцейны майстар Іваноў, брыгадзір Кіпель, рабочыя Хмільска, Міронаў і другія.

... Уважэнне тав. і вагоны рыйпай з гарот парка. Два разы яны прайшлі па Ленінскай вуліцы, праз мост і асфальтавае. Праверка паказала, што трамвайшчыкі папрацавалі добрую ацэнку.

Пробны пуск вагонаў моў жатай правярныя становішча пусці, паветрана-кантактнай лініі, моторнай часткі, таксама і новай падстанцыі, амаляты-раманталі брыгадай электрыкаў АМУ-11. У гэты дзень на падстанцыі хважурны начальнік не тав. Барсукін. Механізм прашаваў бездакорна.

Зараз, пасля выпрабавання, калектыву трамвайшчыкаў шчыра з болейшай энергіяй працуе над скарачэннем аднаўленчых работ.



Група водителей и кондукторов (1948 г.)

Сообщение о пробном рейсе трамвая в газете «Віцебскі рабочы»

становлению ремонтных мастерских. Его руками и по его расчетам на основе сохранившейся станины изготовили станок-пресс, без которого невозможно было производить сборку и ремонт колесных пар. В качестве реликвии этот станок-пресс хранится в мастерских депо и поныне.

Восстанавливать трамвай помогали многие предприятия города. 24 октября 1946 года городской комитет партии принял постановление с утверждением плана пуска первой очереди трамвая. В нем предусматривалось задание по восстановлению по одному трамваю предприятиями города: заводами им. Кирова, им. Коминтерна, вагонным участком Витебского железнодорожного узла. Завод «Индустрой № 2» поставлял шпунтованные доски для крыш и внутрен-

ней обшивки вагонов. Этими же предприятиями города была также оказана помощь в приобретении некоторых станков, инструмента, чугунного и медного литья, металла и т. д.

Малочисленный коллектив управления трамвая приступил к возрождению и реконструкции существовавших трамвайных путей по маршрутам № 1 и № 2, а также к исправлению пути по проспекту Черняховского.

За период с 1946 по 1949 год включительно на восстановление трамвая было израсходовано 5557200 руб. Восстановлено 25,2 км рельсового пути, 0,8 км вновь построено. 26 км контактной сети было установлено на деревянных опорах. Восстановлена преобразовательная трамвайная подстанция, ее мощность доведена до 1400 кВт. Отремонтировано одно здание депо под мастерские.

Своими силами коллектив трамвая в небольшом помещении здания мастерских с мизерным станочным оборудованием восстановил 19 трамвайных вагонов (десять моторных и семь прицепных, снегоочиститель и грузоплатформа).

Послевоенный пуск трамвая

Солнечным утром 5 октября 1947 года из ворот трамвайного парка по маршруту № 1 вышел первый трамвайный вагон. Его вел директор управления Г. М. Фельдман. В вагоне ехали руководители партийных и советских органов, рабочие трамвая. При въезде на площадь Свободы состоялся краткий митинг трудящихся города.

Перерезается алая лента, претраждавшая трамвайный путь. Под звуки оркестра и под радостные возгласы витеблян трамвай, набирая скорость, отправился в город. За первым вагоном с интервалами в десять минут последовали еще три.



Ветераны труда Витебского трамвая (слева направо): начальник депо А. Альхименко, мастер С. Каткевич, главный бухгалтер Г. Мишурный, начальник отдела калров А. Казюля (1947 г.)

Таким образом, трамвайное движение в городе было открыто. Работал довоенный маршрут № 1 «Смоленский рынок — Марковщина». На линии имелось четыре одиночных моторных вагона серии «Х». За три месяца 1947 г. было перевезено 94300 пассажиров, пробег вагонов составил 80,7 тыс. вагоно-километров.

С этого памятного времени Витебский трамвай уверенно набирал силы. В сложных, трудных условиях восстанавливаются последующие трамвайные линии. Строится еще шесть вагонов.

В 1948 году трамвайщики Москвы передали витеблянам 20 старых вагонов. Они были реконструированы, из прицепных превращены в моторные. Одновременно совершенствуется работа в мастерских. Под руководством инициативного и энергичного начальника депо Г. А. Корначева за короткое время создается производственная база, оборудуются мастерские, вносятся целый ряд рационализаторских предложений и приспособлений. В 1948–1950 годах были построены своими силами еще 14 вагонов. 1948 год стал знаменательным еще и тем, что Витебский трамвай впервые получил из города Усть-Катав четыре новых цельнометаллических трамвайных вагона типа КТМ-1, в том числе два прицепных. В мае 1943 года был восстановлен и реконструирован второй маршрут: Смоленский рынок — через новый мост до вокзала. В 1949 году восстанавливается трамвайное движение по третьему маршруту: Смоленская площадь — по Суражскому шоссе до кирпичного завода. Помимо пассажирского движения, по этому маршруту организуются грузовые перевозки кирпича от завода № 32 до вокзала.

Если раньше город помогал возрождению трамвая, то сейчас трамвай начал оказывать посильную помощь в восстановлении города. В ночное время вагоновожатые водили трамвайные платформы, груженные кирпичом для строительства здания вокзала и других важных объектов. Одновременно восстанавливается и четвертый маршрут: проспект Черняховского — вокзал, для чего на Оршанской площади укладываются пересечения трамвайных путей.

К началу 1950 года трамвайный парк уже имел в эксплуатации 36 пассажирских вагонов, в том числе 22 моторных и 14 прицепных. Кроме того, вагон № 7 требовал капитального восстановления, а пять прицепных четырехскоростных вагонов, полученных из Москвы, не могли быть использованы из-за гористого профиля трамвайного пути.

Работа трамвая в этот период характеризуется следующими данными:

	1948 г.	1949 г.
Количество трамвайных маршрутов	2	4
Протяженность трамвайного пути (в км)	18,4	25
Среднее инвентарное число вагонов	14,3	30,7
Среднее число вагонов в движении	13	22,5
Коэффициент использования подвижного состава	0,91	0,733
Среднесуточная продолжительность работы вагонов, ч	18,2	17,2
Общий пробег вагона (тыс. в./км)	885	1845,9
Перевезено пассажиров (тыс. человек)	8534,6	13735
Наполняемость на 1 в./км	9,64	7,44
Возвраты вагонов с линии	114	58
Списочная численность персонала	148	214



Трамвай на улице Горовца

Свой пятидесятилетний юбилей — 18 июня 1948 года — коллектив Витебского трамвая встречал первыми успехами — восстановлением трамвайного движения в городе.

Директор Витебского трамвая сказал:

«Мы, трамвайщики, сделали многое для того, чтобы возродить после войны трамвай. Преодолевая большие трудности, как говорится, по винтику, по кирпичику, разыскивая каждый костыль и гайку, построили трамвай. Трудовой героизм по восстановлению трамвая проявили наши инженерно-технические работники и рабочие, особенно такие, как Н. Т. Альхименко, Ч. З. Бобошинский, Н. К. Бугаев, И. Е. Врублевский, М. А. Гагалинский, А. Е. Козюля, В. И. Китаевский, Н. А. Лось, П. И. Мудреченко, Е. В. Осипов, С. К. Сакович, С. Ф. Коткевич, М. А. Зильбер, А. А. Китель, Д. Н. Кибисов, М. Я. Долгицер, Б. С. Соловьев и многие другие. Спасибо вам за добросовестный труд, за старание».

Одновременно с восстановлением коллектив управления занимался и строительством жилого фонда. Многие тогда испытывали острую нужду в жилье. Некоторые еще жили в бункерах, подвалах, в непригодных помещениях по несколько семей вместе. Начиная с 1946 года, трамвайное управление хозяйственным способом приступило к восстановлению разрушенных зданий. Наряду с возведением производственных помещений в 1949 году был восстановлен двухэтажный жилой кирпичный дом по улице Больничной общей жилой площадью 260,56 м². В нем получили квартиры 10 семей трамвайщиков, здесь же была размещена «ожидалка» для водителей и кондукторов, линейная мастерская и диспетчерская служба движения. В 1950 году сдан в эксплуатацию двухэтажный кирпичный дом по улице Октябрьской, 48. В 1951 году восстановлен двухэтажный кирпичный жилой дом по ул. 2-й Фрунзе, 3, в 1956 году построен новый трехэтажный двадцатисемиквартирный дом по улице Фрунзе.

В течение пятилетки (1951—1955 гг.) были полностью восстановлены все шесть довоенных трамвайных маршрутов. Рельсовые пути доведены до 27,9 километра в однопутном исчислении. Парк подвижного состава возрос до 62 вагонов, в том числе 13 поездов КТМ-1 Усть-Катавского завода. За эти 5 лет выполнен пробег вагонов 17386,5 тыс. в./км и перевезено 112197,9 тыс. пассажиров. Мощность тяговой подстанции доведена до 1800 кВт. За пятилетку трамвай дал 4718,6 тыс. рублей прибыли.

Годы нового подъема

Годы послевоенных пятилеток для Витебского трамвая были периодом не только бурного роста, но и резкого улучшения технического состояния основных и вспомогательных средств, внедрения новой техники, технического прогресса.

Старый подвижной состав, все вагоны серии «Х» постепенно были полностью модернизированы. Вагоны старой конструкции переведены на роликовые подшипники качения, что дало экономию бронзы и баббита, снизило удельное сопротивление движения и расход электроэнергии. Это способствовало также уменьшению числа заходов на запасной путь для смазки подшипников, увеличило межремонтный пробег вагонов. Во всех вагонах старой конструкции были заменены старые двигатели, вместо осевого компрессора установлены мотор-компрессоры, сделан воздушный привод автоматического открывания дверей, расширен салон, переоборудована кабина водителя. Все они были переоборудованы на одностороннее движение. Для улучшения условий работы водителей и кондукторов у рабочих мест установлены электрические печи для обогрева.

Мастерские депо пополнились новым современным оборудованием: токарными, зуборезными, сверлильными, строгальными, фрезерными, карусельными, плоскошлифовальными, токарно-колесными станками. Появились электросварочные агрегаты, высокочастотная установка МГЗ-52, кузнечно-пневматический молот, станочное оборудование по деревообработке и спецмашины. Смонтированный и установленный эксцентриковый пресс дал возможность перевести изготовление отдельных деталей с токарных станков на штамповку. Проведены эксперименты и внедрено в производство применение капрона для изготовления сменных втулок тормозной системы вагонов. Налажен агрегатный метод ремонта вагонов. Своими силами продолжалось строительство отдельных моторных и прицепных вагонов по типу КТМ-1.

Включившись в борьбу за технический прогресс, комплексную механизацию и автоматизацию производственных процессов, постоянное совершенствование технологии производства, коллектив рабочих, ИТР и служащих управления трамвая внедрил целый ряд рационализаторских предложений, изобретений и приспособлений, направленных на дальнейшую механизацию производственных процессов, облегчение условий труда рабочих и снижение затрат по эксплуатации трамвая. За 1950—60 годы было подано свыше 1200 ра-

ционализаторских предложений, более 300 из которых принято и внедрено.

Лучшими рационализаторами являлись Н. П. Петровский, Е. В. Осипов, К. Л. Савченко, А. Е. Кочанов, Г. А. Корначев, Н. А. Алексеев, Г. Я. Бербраер, И. Н. Фейман, М. И. Пящик, Н. С. Цвирко, С. К. Сакович, Н. И. Поздняков и др.

В производство внедряется ряд мероприятий, направленных на механизацию трудоемких процессов, повышение качества ремонтных работ, снижение себестоимости ремонта вагонов, путей, контактной сети. В механическом цехе депо устанавливается кран-балка грузоподъемностью 2 тонны, что резко улучшило условия работы при установке и снятии со станков тяжеловесных деталей и агрегатов. В цехе подъемных ремонтов устанавливается комплект десяти-тонных электрофидровальных домкратов. На всех трамвайных путях стрелки ручного перевода заменяются на электрофидровальные-автоматические и должность стрелочников пути исключается из штата. В трамвайном парке был построен веер путей, что облегчило выпуск вагонов и расстановку их после осмотра.

Проведена механизация ремонтных и трудоемких строительных работ на службе пути. Вводятся в эксплуатацию передвижная компрессорная и электростанция для сверления отверстий в рельсах, электросварки стыков.

Парк подвижного состава ежегодно пополнялся новыми отечественными вагонами типа КТМ-1 и с 1961 года — вагонами типа КТП-2 с радиоустановками и подрезиненными колесными парами. К шестидесятилетнему юбилею Витебского трамвая рижские вагоностроители прислали шесть новых четырехосных комфортабельных вагонов типа МТВ-82.

Вагоны старой конструкции серии «Х», как морально изжившие себя, постепенно с 1966 года стали списываться и сниматься с эксплуатации.

Вместе с реконструкцией, строительством и благоустройством города, его улиц и площадей проводилась работа по дальнейшему совершенствованию трамвайных линий. В 1958 году выполнена перекладка трамвайных путей на улице Гоголя, произведена перекладка трамвайных путей на улицах Кольцова и Буденного. 13 августа 1960 года ко Дню строителя сдана в эксплуатацию вновь построенная трамвайная линия протяженностью 4,1 км от коврового до домостроительного комбината. Трамвайный маршрут № 1 был удлинен и начал связывать центр города с промышленным районом



Одна из старейших работниц трамвая А. А. Клемят

Марковщина. Одновременно в этом же году сдана в эксплуатацию вновь построенная в Марковщине вторая тяговая преобразовательная подстанция мощностью 1200 кВт.

Проводя большие работы по реконструкции трамвайного пути на улице М. Горького, строители переносят второй трамвайный путь на центр улицы. В 1960 году хозяйственным способом и путем проведения массовых воскресников построен одноколейный трамвайный путь от кирпичного завода № 32 до поселка Журжево, а в 1963 году тут же — второй протяженностью 5 км. В 1961 году заканчиваются работы по реконструкции и строительству второго пути на проспекте Фрунзе и строительстве второго пути на проспекте Черняховского. К 5 декабря 1962 года сдается в эксплуатацию вновь построенный участок трамвайного пути до Полоцкого рынка. В эти годы проводились капитальный ремонт и профилактика всех существующих трамвайных путей с обновлением песчаного основания, заменой и укладкой новых шпал, заменой изношенных и старых рельсов новыми (типа «Феникс», Р-43, Р-50). Проводилась сварка рельсовых стыков электро-ванным способом, что дало возможность



Удостоверение А. А. Клемят

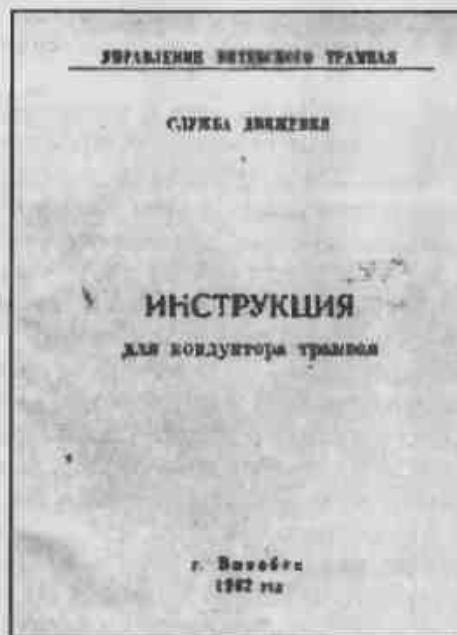
уменьшить шум при движении трамвая и увеличить срок службы рельсов. Поменяли стрелочные переводы устаревших типов на более современные — литые. Для облегчения трудоемких ручных работ по текущему и капитальному ремонту пути применялась малая механизация: электрошпалоподбойки, пневматическое сверление отверстий в рельсах, экскаватор для снятия и погрузки грунта, автопогрузчик, электрошлифовка стыков и рельсов, механическая очистка путей от снега с помощью снегоочистителей.

Проводились большие работы по капитальному ремонту и строительству новых производственных и бытовых помещений в депо и в других службах. В 1963 году сдан в эксплуатацию новый корпус малярного цеха для покраски подвижного состава, а в 1965 году — новый корпус подъемочных ремонтов трамвайных вагонов. Построены новые бытовые помещения: душевые, комнаты отдыха для водителей и кондукторов, медицинский пункт, столовая, клуб, раздевалки. Группой старшего инженера-механика Н. И. Позднякова проводилась большая работа по дальнейшей механизации трудоемких процессов и внедрению новой техники производства. Своими

силами переоборудована котельная с твердого на жидкое топливо, изготовлены емкости и сложные устройства трубопроводной системы. Устроены механизированная моечная для трамвайных деталей, помещение для масло- и мазутохозяйства, устанавливаются моечная машина для отмывки трамвайных вагонов, приспособление для электронагрева бандажей колесных пар, новое станочное оборудование. В пионерском лагере «Репино» ежегодно отдыхали свыше 300 детей работников трамвая и других коммунально-бытовых предприятий области. Была создана туристическая база в районе озера Лосвида, построен стадион и пневматический тир.

С 1 октября 1960 года управление трамвая переходит на сокращенный семичасовой рабочий день.

В коллективе развернулось социалистическое соревнование, принимались ежегодные социалистические обязательства по досрочному выполнению производственного плана. Многие рабочие включались в соцсоревнование, появлялись бригады коммунистического труда. Впервые это звание в 1959 году присвоено коллективу маляров в составе А. И. Голованова, Н. И. Синявина и О. И. Сирак. На службе движения в 1960 году звания бригады коммунистическо-



Группа лыжниц — работников трамвая

го труда удостоен коллектив поезда № 38/138 — водитель трамвая Тамара Романенко, кондукторы Мария Телепкова и Мария Перепечина.

Перевозка пассажиров из года в год увеличивалась, трамвай стал рентабельным предприятием. В 1958 году на службе движения зародился почин кондуктора В. А. Синцаровой — бороться за пяти-, а позже шестистысячную выручку в месяц.

Начиная с 1959 года, Витебский трамвай вызвал на социалистическое соревнование и соревновался со смоленским трамваем и Минским трамвайно-троллейбусным управлением. Для проверки выполнения принятых обязательств коллективы обменивались делегациями. Помимо этого, для изучения опыта работы витебляне посетили трамвайные предприятия Минска, Смоленска, Москвы, Ленинграда, Киева, Риги, Даугавпилса, Волгограда, Перми и др. Представители этих и других городов неоднократно бывали гостями Витебского трамвая.

По итогам социалистического соревнования коллективу Витебского трамвая Главным управлением коммунального хозяйства при Совете министров БССР и Республиканским советом профсоюза присуждались первые и вторые места с вручением переходящего Красного Знамени и денежных премий.

Строился и расширялся Витебск. Появляются новые кварталы, проспекты и улицы. Вместе с городом прокладываются и удлиняются трамвайные линии. В 1966 году заканчивается реконструкция и расширение площади Свободы. Узел трамвайных путей, где пересекаются четыре маршрута, подвергся реконструкции. Трамвайная линия от проспекта Фрунзе вышла влево на улицу Ленина. Это дало возможность в октябре 1966 года открыть новый, 7-й трамвайный маршрут: проспект Фрунзе — ДОК. Этим большой жилой район связался прямой беспересадочной трамвайной линией с промышленной Марковщиной. В 1967 году появилась новая трамвайная линия протяженностью 2,9 км по проспекту Фрунзе.

С 1 сентября 1965 года в Витебске введено бескондукторное обслуживание пассажиров в моторных вагонах, а с апреля 1967 года — и в прицепных вагонах. Для этого в вагонах были установлены удобные для пассажиров кассы-полуавтоматы с полной радиофикацией вагонов. Одновременно, в соответствии с решением Витебского горисполкома от 14 июня 1965 года, вводились льготные месячные проездные билеты в трамвае стоимостью 75 копеек (вместо прежнего билета стоимостью 1 руб. 20 коп.) для учащихся общеобразовательных и специальных школ, школ профессионально-технического обучения.

Ветераны труда Витебского трамвая

Прошлое Витебского трамвая — это история трудовых, революционных и творческих традиций витебских трамвайщиков. В коллективе работали и работают замечательные люди, ветераны труда, мастера трамвайного дела, биографии которых составляют его историю. Профессия трамвайщика, как эстафета, передается по наследству от отца к сыновьям и внукам. И сейчас в управлении работают многие из тех, чьи отцы и деды передали профессию трамвайщика ко наследству.

С 1930 года работал слесарем и Чеслав Людвигович Нестерович. Его отец Людвиг Карлович Нестерович до 1930 года также работал в трамвае. Эстафету приняло третье поколение — сын и дочь Рему-

альд Нестерович и Регина Нестерович-Ставицкая. Таких династий потомственных трамвайщиков много. Это водитель Самсонов, токарь Сакович, электрик Клемят и другие. В музее истории Витебского трамвая оборудован стенд о ветеранах труда, на котором помещены портреты тех, кто непрерывно проработал в трамвае 35—45 лет.

Проход Афанасьевич Гарцук работал водителем трамвая с 1898 по 1950 годы. Он — участник забастовок трамвайщиков 1905 года, революции 1917 года и гражданской войны. Обучил правилам вождения трамвайных поездов много молодых водителей.

Кузьма Николаевич Темляков отдал трамваю 42 года — с 1898 по 1940. Участник революций 1905 и 1917 годов, первой мировой и гражданской войн, забастовочного движения трамвайщиков в 1905 году и революционной демонстрации трудящихся Витебска 18 октября 1905 года. За свои годы работы водителем трамвая Кузьма Николаевич прошел на вагонах путь в 1450000 вагоно-километров. Он был удостоен звания «Почетный трамвайщик» в 1967 году. Дочь Темлякова Анна Кузьминична работала в трамвае с 1930 по 1960 годы.

Иоганна Ивановна Кейв — первая женщина-кондуктор в Витебске. Работала в трамвае с 1914 по 1952 годы. Она — первый председатель местного комитета профсоюза, избранного открытым голосованием в 1918 году. Работала также контролером, диспетчером и начальником административно-хозяйственного отдела. В день 60-летия Витебского трамвая подарила вышитое своими руками панно, посвященное родному предприятию.

Констанция Иосифовна Клемят работала в трамвае с 1919 по 1954 годы в качестве кондуктора и с 1928 года — дежурным электромонтером тяговой подстанции. В 1917 году, проживая и работая в Петрограде, в составе делегации рабочих была на встрече с В. И. Лениным на Финском вокзале. Три ее сына — Роберт, Евгений и Ремуальд — также работали в трамвае в довоенные годы. Евгений геройски погиб на фронте в 1945 году.

С 1909 по 1952 год работал кондуктором, контролером, начальником службы движения и начальником снабжения Алексей Ермолаевич Козюля. Участник первой мировой и гражданской войн. Награжден четырьмя Георгиевскими крестами, медалями и грамотой Верховного Совета БССР. Во время Октябрьской революции 1917 года избран в состав дирекции рабочего контроля управления трамвая. Умер в 1952 году. Его сын Леонид Козюля продолжает работать в трамвае.



Н. И. Селезнев



И. Е. Микодин



В. Ф. Холукова



Е. П. Шахметова

Анна Алексеевна Клемят работала в трамвае с 1918 по 1966 годы в качестве кондуктора и водителя трамвая. За 35 лет непрерывной работы в трамвае снискала себе любовь и уважение коллектива. За добросовестный труд имеет свыше 60 поощрений от администрации. Ее фамилия занесена в книгу «Почетных трамвайщиков».

С 1913 года по 1957 год работала в трамвае в качестве стрелочницы службы пути Вера Парфеновна Черепанова. За это время ею искожено немало сотен километров, изучена каждая стрелка.

Ольга Прокофьевна Шаврова с трамваем была связана с 1919 по 1959 год. Была кондуктором, контролером, счетоводом, начальником отдела сбора выручки. Награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Слесарь Евдоким Васильевич Осипов в трамвае работал с 1931 года. Участник гражданской и Великой Отечественной войн. Один из лучших специалистов по ремонту трамвайных вагонов. Его руками сделано и отремонтировано много десятков трамваев. После демобилизации из Советской Армии в 1945 году в числе первых возрождал предприятие из руин и пепла. Имел десятки учеников.

С 1920 года работал в трамвае в качестве слесаря Петр Иванович Мудреченко. Затем стал водителем трамвая. Принимал активное участие в восстановлении трамвая в 1946–1948 гг.

Станислав Карлович Сакович работал токарем с 1931 года. Специальность свою унаследовал от отца, который также работал в трамвае. Комсомолец 30-х годов. Обучил токарному делу 16 учеников. В числе первых пришел восстанавливать механическое оборудование трамвая после войны. Рационализатор и изобретатель, многостаночник. Активный физкультурник и участник художественной самодеятельности. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

С 1938 года работал в трамвае Кузьма Леонович Савченко. Он — слесарь по ремонту трамвайных вагонов. Активный рационализатор, им внесено свыше 30 рационализаторских предложений. За добросовестный труд имеет ряд наград и поощрений.

Михаил Альфонсович Гагалинский работал в трамвае с 1929 года в качестве дежурного электромонтера преобразовательной электростанции. Имеет большой опыт и знания по обслуживанию тяговой подстанции.

Анна Дмитриевна Ольшевская работала водителем трамвая с 1933 года. Участница партизанского движения в период Великой Отечественной войны.

Активной общественницей являлась Александра Васильевна Герасимовская. Работала в трамвае с 1931 года в качестве кондуктора, контролера и диспетчера. Свои опыт и знания передавала молодым работникам трамвая.

Замечательных тружеников в управлении трамвая много. Назову представителей старшего поколения: В. Ф. Тимченко, В. М. Шишков, И. Н. Гавриленков, Н. Ф. Ставицкий, В. А. Орлов, Н. И. Поздняков, Н. А. Алексеев, А. Е. Кочанов, И. Н. Фейман, Г. Я. Бербраер, А. А. Лавренов, П. Ф. Игнатович, А. Д. Кукушкин, Н. И. Шелкова, М. С. Батенкова, О. И. Галецкая, Е. Ф. Кожевникова, З. Г. Бейдерова, Н. М. Сургуч, И. Т. Кардычко, Н. Е. Прокопова, А. Н. Звездочкина, Р. С. Райцева, Т. А. Спиридонова, Е. Т. Велюго, Л. Т. Скитович, Т. А. Мельникова, Н. А. Рагозная, Е. Д. Глятченко, О. М. Залесская, Н. Ф. Савченко и многие другие.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 декабря 1966 года большая группа работников коммунально-бытовых предприятий награждена орденами и медалями. Среди них и работники управления Витебского трамвая.

Ордена Ленина удостоен электромонтер Никифор Илларионович Селезнев, ордена Трудового Красного Знамени — водитель трамвая Анна Григорьевна Тимошко, ордена «Знак Почета» — кондуктор Екатерина Петровна Шахметова.

Народный музей истории Витебского трамвая

По инициативе заводского комитета профсоюза в 1966 году создан музей истории Витебского трамвая.

Создателем и директором музея на общественных началах являлся автор настоящей книги. В состав совета музея входили: начальник маршрута В. А. Орлов, пенсионер Н. И. Липский, токарь С. К. Сакович, электромонтер В. М. Шашков.

В музее собран большой материал, рассказывающий о пути Витебского трамвая за 100 лет его существования. В нем широко представлены фотографии, картины, подлинные документы, макеты, диаграммы и т. д.

Музей состоит из пяти разделов. Первый раздел отображает период с начала строительства трамвая до Великой Октябрьской социалистической революции (1896—1918 гг.). Он широко освещает возникновение и развитие городского электротранспорта в России,



Л. А. Забелло в музее Витебского трамвая

начало строительства и пуск трамвая в Витебске, условия труда витебских трамвайщиков в дореволюционное время, их участие в революционных событиях 1905 года, работу в период первой мировой войны и Октябрьской революции.

Второй раздел музея охватывает период с 1918 по 1941 год. Здесь показаны трудовые будни коллектива трамвая, реконструкция всего трамвайного хозяйства, его развитие и работа до начала Великой Отечественной войны. В этом разделе размещены материалы о зачислении В. И. Ленина Почетным машинистом центральной электростанции трамвая. Много рассказывается о ветеранах труда, о комсомольцах-трамвайщиках 30-х годов. Показаны труженики довоенных пятилеток.

Третий раздел музея отображает период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., разрушения и ущерб, причиненный трамваю немецко-фашистскими захватчиками в период временной ок-



В этом здании находится музей Витебского трамвая

купации города. Увековечена память о трамвайщиках, героически погибших в боях за свободу и независимость нашей Родины.

Четвертый раздел — возрождение трамвая из руин и пепла после Великой Отечественной войны и послевоенное его развитие.

Пятый раздел — трамвай 70–90-х годов.

Всего в музее собрано свыше пятисот экспонатов. Он систематически обновляется, пополняется новыми экспонатами и материалами. В музее хранится книга «Почетных трамвайщиков», в которую решением заводского комитета профсоюзов заносятся фамилии тех, кто проработал в трамвае непрерывно свыше 35 лет.

Музей посещают не только рабочие трамвая, но и жители Витебска, учащиеся школ и юные следопыты, туристы из других городов. Каждый принимаемый на работу в трамвай знакомится с музеем, с революционными и трудовыми традициями витебских трамвайщиков. Частыми посетителями музея являются ветераны труда, пенсионеры. В музее проходят беседы и встречи с ветеранами труда. О нем неоднократно рассказывалось в республиканских и местных газетах. В 1990 году областной совет Республиканского добровольного общества охраны памятников выпустил буклет, рассказывающий о музее.

Руководители Витебского трамвайного и трамвайно-троллейбусного управления

Розенталь	(1898—ок. 1905)
Шпильберг А. Я.	(ок. 1905—ок. 1910)
Вишняк Лазарь Израилевич	(ок. 1910—1919)
Шклодин	(1919—1932)
Фельдман Григорий Михайлович	(1932—1941)
Жакло Т. У.	(1944)
Виноградов	(1944—1945)
Карп И. О.	(1945—1947)
Фельдман Григорий Михайлович	(1947—1950)
Хашкевич	(1950—1952)
Сергеев Ф. Ф.	(1952—1954)
Ивановский Семен Миронович	(1954—1960)
Корначев Григорий Александрович	(1960—1976)
Корнеев Виктор Васильевич	(1976—1986)
Павшок Лев Владимирович	(1986—1996)
Павлючков Василий Михайлович	(с 1996)



Г. М. Фельдман



С. М. Ивановский



Г. А. Корначев



В. В. Корнеев



Л. В. Павшук



В. М. Павлючков

Послесловие

После создания Л. А. Забелло «Истории Витебского трамвая» прошло несколько десятков лет. За это время в жизни коллектива трамвайщиков произошло немало важных событий. Трамвай по-прежнему является основным видом общественного транспорта в городе. Перевозка пассажиров с 1970 по 1990 годы возросла в два раза, значительно увеличился выпуск подвижного состава. Он достиг своего пика в 1975 году — более 140 единиц. Парк подвижного состава — 186 единиц, протяженность путей увеличилась на 35% и составляет более 172 километров.

1 сентября 1978 года в Витебске пущен троллейбус. Трамвайное управление реорганизовано в трамвайно-троллейбусное. Значительно расширилась и улучшилась материально-техническая база предприятия. За прошедшие годы произошли изменения и в кадровом составе работающих: ветераны труда ушли на заслуженный отдых, их места заняла хорошо подготовленная молодежь.

К столетию Витебского трамвая Леонид Александрович Забелло планировал продолжить свой труд, написать новые главы, расширить и переработать уже написанные. К сожалению, сделать это он не успел. Поэтому считаю необходимым кратко рассказать о сегодняшнем дне коллектива Витебского трамвайно-троллейбусного управления, его делах. Он насчитывает почти полторы тысячи человек: рабочих, служащих и инженерно-технических работников шестидесяти четырех специальностей. Основные подразделения управления: трамвайное депо (начальник А. В. Кожунов), троллейбусное депо (начальник Ю. М. Машталер), энергослужба (начальник В. Ф. Тимченко), служба пути (начальник А. Ф. Сенькович), служба движения (начальник Р. Н. Солопаева), автотранспортная служба (начальник К. И. Масловский). В городе работают девять трамвайных маршрутов общей протяженностью 172,7 км. Парк трамвая составляет 108 единиц Усть-Катавского и Рижского вагоностроительных заводов. Парк троллейбусов состоит из 88 машин. Они изготовлены в российском городе Энгельсе и на столичном предприятии «Белкоммунмаш».

Ежедневно на городские маршруты выходят 80 трамваев и 60 троллейбусов. Они перевозят ежедневно 150 и 110 тысяч пассажиров, в год — соответственно 45–50 и 23–26 млн. Пробег подвижного состава ежегодно у трамвая равен 6,5–7,0, у троллей-

буса — 3,5–3,8 млн. километров. За сто лет Витебский трамвай перевез более 4,5 миллиардов пассажиров, что соизмеримо с населением земного шара. За этот же период пробег подвижного состава достиг 400 млн. километров, что в десять тысяч раз превосходит длину экватора. За двадцать лет Витебским троллейбусом перевезено более 370 млн. пассажиров, его пробег составил более 50,7 млн. километров.

За свой доблестный труд 22 работника управления удостоены орденов и медалей СССР. Электромонтер Н. И. Селезнев награжден орденом Ленина, электромонтер И. Е. Микодин — орденом Октябрьской Революции, начальник управления Г. А. Корначев, начальник энергослужбы В. Ф. Тимченко, водители трамвая М. С. Батенкова, А. Г. Козлова, А. П. Пленкина и А. Г. Тимошко — орденом Трудового Красного Знамени, водители трамвая В. И. Коваленко, З. И. Лебедева, и Б. А. Сокол — орденом Трудовой Славы III-й степени, начальник управления В. В. Корнеев — орденом Дружбы народов, председатель завкома В. И. Комаров — орденом «Знак Почета», водитель трамвая М. И. Самсонова — медалью «За трудовую доблесть», водитель трамвая Т. И. Рябинкина — медалью «За трудовое отличие».

Начальник энергослужбы В. Ф. Тимченко в 1992 году удостоен Государственной премии Беларуси, начальник управления Г. А. Корначев, заместитель начальника М. Г. Братушкин, водители трамвая О. Д. Гавриленкова, С. И. Галушко, М. Г. Данченко, О. М. Залесская и Ю. П. Морозова, токарь П. Ф. Игнатович являются заслуженными работниками транспорта республики. Коллектив управления дважды награждался Почетными Грамотами Верховного Совета БССР, Красными знаменами.

Нынешний год для коллектива Витебского трамвайно-троллейбусного управления юбилейный вдвойне: столетие трамвая и двадцатилетие троллейбуса. Несмотря на все трудности, рано утром каждого дня на улицы Витебска выходят десятки трамваев и троллейбусов. Без них немыслима жизнь витеблян. Старейший в Беларуси трамвай уже давно стал своеобразным символом города.

*Василий Павлючков,
Начальник Витебского
трамвайно-троллейбусного
управления.*

Руководители основных служб Витебского трамвайно-троллейбусного управления



И. В. Корнилов



В. Ф. Тимченко



А. В. Кожунов



А. Ф. Косов



Ю. М. Машгаллер



А. Ф. Сенькевич



Р. Н. Солопаева



К. И. Масловский



Н. Н. Герман



Т. И. Будревич



П. П. Игнатов



П. Г. Машкин

Ветераны труда Витебского трамвая



Р. Ч. Нестерович



М. И. Масько



П. А. Дуппер



И. Г. Жилинский



Н. А. Рагозная



И. А. Звездочкин



Н. Х. Гулидова



А. П. Лукашенко



П. Ф. Игнатович



Н. И. Белецкая



Н. Ф. Савченко



Л. И. Кулижева



А. Д. Литвинова



Л. Ф. Ксензова



А. Д. Кукушкин



Э. П. Кулеш



А. М. Вайнович



З. И. Васильева



С. И. Голушка



М. Е. Джиникашвили



М. М. Козашкевич



Б. А. Сокол



А. М. Горбенко



А. С. Бовченко



В. Н. Гайвенис



Т. С. Теляпкова



В. Ф. Шпаков



Л. Г. Савельева



В. Р. Башманова



З. Г. Бейдорова



Л. М. Шерегова



О. В. Борликова



Е. И. Тышчевич



В. А. Хоботов



Н. И. Шелкова



А. Н. Пахомчик



Т. М. Кочанова



Т. С. Селиванов



М. А. Молодцов



О. Д. Гавриленко



А. А. Дубенецкий



М. Г. Братушкин



М. Г. Данченко

Примечания

¹ Окопная площадь — ныне Смоленская, Тюремный замок — современное СИЗО на улице Гагарина, Богодельная улица — по-видимому, имеется в виду Больничная улица, ныне Горовца. Смоленская торговая площадь — ныне площадь Ленина, Смоленская улица — часть улицы Ленина от площади Свободы до площади Ленина, Николаевская или Соборная площадь — площадь Свободы.

² Большая Могилевская улица — с конца XIX века Могилевская, затем Гоголевская, ныне часть улицы Ленина от площади Свободы до площади Победы. Могилевская торговая площадь — ныне пересечение улицы Калинина и проезда Гоголя. Часть ее ныне входит в мемориал освободителям на площади Победы. Окопная площадь у городских казарм — начало Московского проспекта.

³ Театральная улица находилась в районе нынешнего здания театра им. Я. Коласа, Вокзальная улица — ныне Кирова, Ковальская (в третьей части) находилась между современной улицей Космонавтов и железной дорогой (от улицы Кирова до виадука). Городская еврейская больница — ныне здание станции скорой помощи (улица Космонавтов, 14).

⁴ Отто Федорович Крамер — витебский педагог и композитор конца XIX — начала XX вв., преподавал пение в духовной семинарии и в ряде других учебных заведений.

⁵ Здание городского театра с конца XIX века по 1941 год находилось на нынешней площади Ленина. Во время войны оно было разрушено. На этом месте сейчас находится здание филармонии.

⁶ Ватман — вагоновожатый.

⁷ 18 октября 1905 года у здания редакции и типографии газеты «Витебские губернские ведомости» (напротив кинотеатра «Спартак») состоялся митинг рабочих. Он был разогнан казаками, которые убили 18 человек. На завтра состоялись похороны погибших. Они вылились в еще большую манифестацию, но полиция на этот раз побоялась ей помешать.

⁸ Аренбург Илья Иосифович (1847–1942) — один из старейших шахматистов Витебска, один из основателей в 1913 году шахматного собрания (кружка). Участник демонстрации 18 октября 1905 года, был арестован. Работал сначала конторщиком (один год), а затем главным бухгалтером «Товарищества витебских водопроводов». После Октябрьской революции — в горкомхозе и в управлении трамвая.

⁹ Юдин Яков Гаврилович (1866–1930) — отец известного московского дирижера и композитора Г. Я. Юдина (1905–1991). Закончил Витебскую Александровскую гимназию и юридический факультет Московского университета (1890), с 1905 года работал в Витебске присяжным поверенным (адвокатом), в 1918–1922 гг. — юрист в различных организациях. С 1922 г. жил в Москве, работал юрисконсультантом в Наркомате земледелия РСФСР.

¹⁰ Архирейский дом размещался между Витьбой и Николаевским собором, снесен в начале 1960-х годов.

¹¹ Кинотеатр «Пролеткино» размещался на углу улиц Пушкина и Замковой.

¹² Полоцкое и Городокское шоссе — ныне улицы Титова и Ленинградская.

¹³ Улица Винчевского — ныне проспект Черняховского. Моррис Винчевский (1836—1932) — еврейский писатель, уроженец Ковенской губернии. Улица получила это название к приезду литератора в Витебск (18 августа 1924 года).

¹⁴ Военный городок на улице Фрунзе — это район домов №№ 90—92.

¹⁵ Фабрика «Двина» — ныне ОАО «Витебские ковры». Построена в 1900 году бельгийским акционерным обществом.

¹⁶ Под новым мостом подразумевался мост через Западную Двину, который был введен в строй в 1934 году у Оршанской площади. Ныне носит имя Блохина.

Старый мост через Западную Двину — первый постоянный мост на этой реке, построен в 1867 году (по другим данным — в 1866 году) по проекту французских инженеров Эми и Грина. Разрушен в июле 1941 года саперами И. Конева при отступлении из Витебска. Примерно на этом же месте построен нынешний Кировский мост. Подробнее о его истории: *Подлипский А. Фотограф щелкнул // Народные слова, 1997, 30 декабря.*

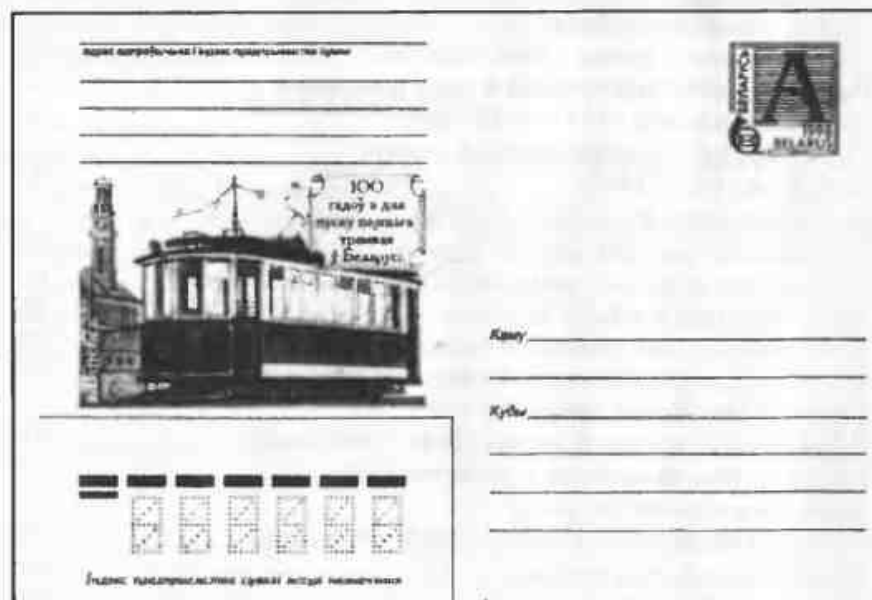
Список сокращений

НИА РБ	—	Национальный исторический архив Республики Беларусь.
ГАВО	—	Государственный архив Витебской области.

Содержание

Об авторе книги	3
Раздел 1. Строительство и пуск трамвая в Витебске (1895—1898 годы)	7
Путь и воздушные провода	12
Центральная электростанция	13
Трамвайное депо	13
Подвижной состав	13
Раздел 2. Витебский трамвай до Октябрьской революции (1898—1917 годы)	15
Освещение города	19
Условия труда трамвайщиков	22
Жалобы пассажиров на трамвай	26
Участие трамвайщиков в революционных событиях 1905 года	27
Работа трамвая в период первой мировой войны (1914—1917 гг.)	36
Раздел 3. Витебский трамвай в годы революции и гражданской войны (1917—1922 годы)	43
Раздел 4. Годы восстановления и первых пятилеток (1923—1941)	53
О зачислении В. И. Ленина Почетным машинистом центральной электростанции трамвая	58
Строительство новых трамвайных линий	61
Годы перелома в работе Витебского трамвая	62
Комсомольцы-трамвайщики тридцатых годов	67
Трамвай накануне Великой Отечественной войны	70
Раздел 5. Витебский трамвай в период Великой Отечественной войны (1941—1945 годы)	75
Раздел 6. Восстановление и развитие трамвайного хозяйства после Великой Отечественной войны (1944—1960 годы)	83
Послевоенный пуск трамвая	90
Годы нового подъема	94
Ветераны труда Витебского трамвая	100
Народный музей истории Витебского трамвая	104
Руководители Витебского трамвайного и трамвайно-троллейбусного управления	107

Послесловие	109
Руководители основных служб Витебского трамвайно-троллейбусного управления	111
Ветераны труда Витебского трамвая	113
Примечания	123
Список сокращений	124



Почтовый конверт, посвященный столетию Витебского трамвая.
Выпущен накануне юбилея



По праву можно считать, что трамвай — это не только и не просто вид транспорта, популярное и незаменимое для наших горожан средство передвижения, но еще и история, гордость древнего Витебска.

В этом году витебскому трамваю исполняется 100 лет. Открывая в нашей газете новую

rubрику, мы хотим подчеркнуть важность этого события и будем знакомить читателя с архивными документами, историей становления работы трамвая, расскажем о людях, чьи судьбы были связаны с «электрической железной дорогой с верхними проводами, с подвижным составом и всеми к ней принадлежностями». Именно так, кстати, и назывался трамвай в документах на заре его зарождения! Об этом и о том, как приняла новшество достопочтеннейшая публика, — первый материал, который любезно предоставили «Витьбичам» работники Госархива Витебской области.

«НА СВОЙ СЧЕТ И РИСК...»

«Тысяча восемьсот девяносто шестого года февраля четвертого дня Витебская Городская Управа в лице Городского головы Иосифа Сильвестровича Конюшевского и членов: Осипа Ивановича Мальчевского, Петра Семеновича Ризо и Адольфа Карловича Прусса, как представителей Витебской Городской Думы с одной стороны, и поверенный французского гражданина Фернанда Фердинандовича Гильона австрийский подданный Игнатий Соломонович Розенталь с другой стороны, заключили настоящий договор по устройству в г. Витебске сети электрических железных дорог на следующих условиях:

* 1. Ф. Гильон обязуется на свой счет и риск устроить в городе Витебске электрическую железную с верхними проводами дорогу (трамвай) с подвижным составом и всеми к ней принадлежностями, причем им должны быть приняты меры к обеспечению безопасности публики...

* 43. Ф. Гильон обязан построить и открыть для пользования железно-рельсовые дороги не далее 12 месяцев, удобных для работ (за исключением зимних месяцев) со дня объявления ему Городским Управлением о получении утверждения Министерством внутренних дел технического проекта дороги...».

Итак, 13 мая 1896 года было образовано Бельгийское Акционерное общество под названием «Витебский трамвай», а к лету 1896 года бельгийцами было построено 5,15 километра трамвайных путей, завезено 18 моторных и 15 прицепных вагонов, оборудованы механические мастерские, построено для на 42 вагона, электростанция мощностью 600 кВт.

18 июня 1896 года торжественно и празднично в городе был пущен трамвай под звуки марша, специально написанного композитором С. Ф. Крамером.

Вот как описывается это событие в газете «Витебские ведомости» №73 от 20 июня 1896 г.

... В четверг 18 июня состоялось давно ожидавшееся освящение и открытие Витебского электрического трамвая. Освящение происходило в депо трамвая, на Окопной площади (за Задумовской церковью) и обставлено было очень торжественно...

... В 10 часов начался съезд приглашенных, которых у ворот на площадку встречала администрация трамвая во главе с представителем Бельгийской компании господином Гильоном, дворянином по происхождению, инженером по образованию, украшенным Крестом Почетного Легиона и многими другими орденами, устраивающим чуть ли не двадцатый трамвай в разных концах Европы



и имеющим вполне заслуженное солидное имя в деловом промышленном мире...

... В городе царит необычайное оживление, тротуары полны публикой, которая выглядит особенно по-праздничному, и на всех лицах играет какая-то торжественная улыбка. В воздухе стоит какой-то особенный непривычный для нашего слуха гул, и то и дело раздаются звонки. Все это вызвало начавшееся сегодня движение трамвая, вносящее новый элемент в жизнь нашего города...

... Вагоны везут массу самой разношерстной публики, едущей не столько по делу, сколько для того, чтобы узнать и испытать на себе, что за штука такая — трамвай, и хорошо ли на нем ездить. Оказывается, что очень удобно: за пятак, через какие-нибудь 10 минут можешь очутиться там, куда с извозчиком не доберешься и за двугривенный...

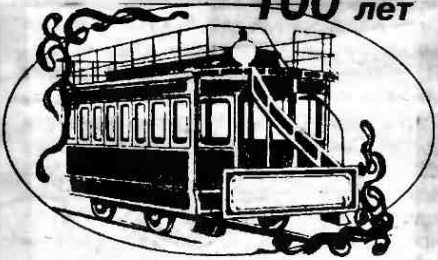
И трамвай начал работать в полную силу. За 1898-99 отчетный год на трамвае проехало 1.337.670 пассажиров. Однако пользовались им, главным образом, зажиточные слои населения и торговцы, которые преимущественно проживали в центральной части города, где и были проложены трамвайные пути. Да и стоимость проезда — 5 коп. для взрослых и 3 коп. для учащихся в форме — была довольно высокой.

В сложных условиях работали трамвайщики: водители и кондукторы работали по 16-17 часов в сутки без выходных и отпусков, причем стоя на открытых площадках, за что получали в день 50—60 копеек. Зато Акционерное общество «Витебский трамвай» в первый год эксплуатации трамвая получило чистой прибыли 18.666 тыс. франков.

Подготовила Валентина ШАРЕНДО.

Использованы фотоматериалы Госархива Витебской области.

100 лет



**К 100-летию
витебского трамвая**

Из пункта А в пункт...

Итак, 18 июня 1898 года в Витебске был пущен первый трамвай. И, наверное, витебчанам, которые интересуются историей своего города, изучают ее, будет любопытно узнать, как же располагалась 100 лет назад «электрическая железная дорога», по каким районам и улицам Витебска пробегал первый трамвайчик. По старым названиям постарайтесь узнать и представить сегодняшние улицы и площади.

Итак, трамвайная сеть того времени состояла из 4-х линий:

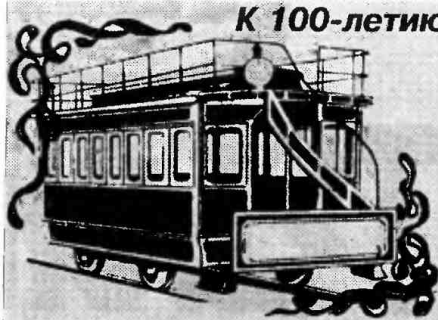
Линия А. От Окопной площади, в первой части, вблизи тюремного замка по Богодельной улице через Смоленскую торговую площадь, по Смоленской улице через каменный мост на реке Витьбе до Николаевской Соборной площади, во второй части.

Линия Б. От Николаевской Соборной площади по Большой Могилевской улице, через Могилевскую торговую площадь по Шоссейной Могилевской улице до Окопной площади у городских казарм.

Линия В. От Задуновской Окопной площади, во второй части, вблизи полковых лазаретных зданий, по Задуновской улице через дамбу до Николаевской Соборной площади.

Линия Г. От Николаевской Соборной площади по Замковой и Театральной улицам, через постоянный железный мост на реке Двине по Вокзальной и Ковальской улицам по площади у городской еврейской больницы.

**Подготовила Валентина ШАРЕНДО.
Использованы материалы Госархива
Витебской области.**



По социалистическим рельсам

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ СО СТОЛЕТНЕЙ ИСТОРИЕЙ ВИТЕБСКОГО ТРАМВАЯ, КОТОРАЯ СКЛАДЫВАЛАСЬ ВМЕСТЕ С СУДЬБОЙ СТРАНЫ.

После Великой Октябрьской социалистической революции акционерное общество «Витебский трамвай» было национализировано. 15 мая 1922 года образовано Управление электрическими предприятиями Витгубкоммунотдела «Водосвет», в состав которого вошли следующие предприятия: Центральная электрическая станция, депо трамвая с мельницей при нем, Елагская станция, водопровод и канализация города, лесопильный завод.

В 20-е годы трамвайное движение совершенствуется, подвижной состав подвергается модернизации, закрываются и остекляются площадки водителей, устанавливаются сидения.

Из информации Губкоммунотделу от Управления «Водосвет» (1923 год):

«...Трамвайный путь в городе совершенно изношен и его необходимо заменить новым, также необходимо его значительно изменить, чтобы охватить возможно больше районов. Удлинения пути должно выразиться в прокладке линии по Суражскому тракту, Лучесской улице в районе Полоцкого и Городокского шоссе и на Марковщину. Примерная длина пути должна быть 30 верст, а число моторных одновременно курсирующих вагонов примерно 45».

Из газеты «Звезда» №108 от 14 мая 1927 года «Праздник витебских рабочих»:

«...Открыто трамвайное сообщение между городом и Пролетарской Слободой, это сообщение должно связать город Витебск с рабочим районом Марковщиной...»

В 1930 году по постановлению Совета Народных Комиссаров Городской Совет приступил к реконструкции и расширению трамвая на нормальную колею (1524 мм), которая была закончена к 1936 году. Бельгийские вагоны снимаются с эксплуатации, подвижной состав теперь формируется из вагонов отечественного производства. Впервые в 1936 году трамвай перестал быть убыточным и к концу года получил даже незначительную прибыль.

По данным Всесоюзного научного инженерно-технического общества городского электротранспорта «в 1940 году подвижной состав Витебского трамвая достигал 50 пассажирских вагонов, протяженность путей составляла 34 километра, перевозка пассажиров достигла при семи маршрутах 37,6 млн. человек. Трамвайная понизительная подстанция располагала мощностью 1800 кВт. Количество населения, которое охватывалось трамвайными перевозками, составляло на 1 км сети по оси улиц 5245 человек, средняя частота движения при интервале по времени между поездками составляла около восьми минут...»

**Валентина ШАРЕНДО.
По материалам Госархива
Витебской области.**

К 100-летию витебского трамвая



Приличным пассажиром быть обязан

В годы империалистической войны 1914—1918 годов трамвайное хозяйство пришло в упадок. Управляющий АО «Витебский трамвай» вместе с казной сбежал, оставив трамвайщиков без зарплаты и топлива для электростанции.

Из докладной записки рабочих и служащих АО «Витебский трамвай» в горисполком (1918 год):

«12 декабря сего года на соединенном заседании Рабочего контроля, Правления профессионального Союза и заведующих отделами «Витебского трамвая» подвергся обсуждению вопрос о дальнейшем ведении эксплуатации в связи с окончательным выяснением фактом отсутствия и самоустранения от дел управления предприятием ответственного агента Акционерного общества «Витебский трамвай» инженера Вишняка.

...Доводим до сведения Витебского городского исполнительного комитета, что предоставленное самому себе предприятие в течение ближайших же дней должно будет остановиться, основной причиной, вызывающей остановку предприятия, является полное отсутствие в кассе предприятия необходимых средств...

...Обследование настоящего положения предприятия показало, что механизм его, хотя и расшатанный за время войны и общей хозяйственной разрухи страны, все же еще в состоянии выполнять лежащую на нем работу, при условии единовременной затраты на приобретение некоторых предметов и материалов в сумме около 20 тысяч рублей, что обеспечит удовлетворительную работу предприятия не менее чем на 4 месяца, т.е. на весь зимний период.

...Теперь же, когда перед каждым рабочим с полной очевидностью стал вопрос о неминуемости краха предприятия, что влечет за собой оставление без средств к существованию самих их вместе с их 150 семьями, без труда можно будет добиться увеличения производительности труда, что значительно улучшит условия эксплуатации...»

Сегодня у кого-то вызовут улыбку и стиль написания, и ход рассуждений, но такова уж традиция у нашего рабочего класса: сам помирай, а про резервы увеличения производительности труда думай!

Видно, что очень хорошо (и не одна голова!) думали тогда и «по правилам» «О порядке пользования Витебским Городским Трамваем», потому как некоторые пункты их до сих пор так актуальны, что хоть сейчас вывешивай в салонах нашего пассажирского транспорта. А ведь принята эти утверждались в 1923 году! Судите сами...

«п.1. Всякий, проезжающий в вагоне гражданин, обязан получить у кондуктора за установленную плату проездной билет, хранить его во все время проезда и предъявлять по первому требованию кондуктора или контролирующего. Никакие ссылки на утрату проездного билета в расчет не принимаются...

п.3. Передача билетов воспрещается. Лица, в этом уличенные, административно передавший и принявший билет, подлежат ответственности (за нарушение п.3-го сего постановления виновные подвергаются штрафу в 10 рублей золотом или принуди-

тельно работам сроком на один месяц).

п.6. Пассажиры могут иметь при себе ручной багаж, объем коего не должен стеснять ни прохода, ни сидящих возле пассажиров. Помещение в вагоне вещей, имеющих неопрятный вид, мараящих одежду и издающих дурной запах, воспрещается.

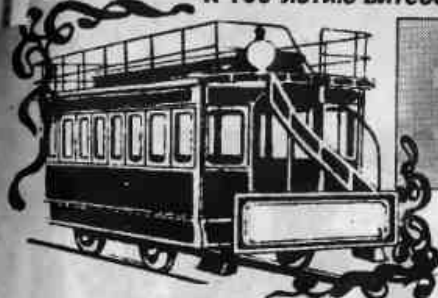
п.7. Воспрещается ставить детей на сидения вагонов.

п.8. Курить внутри вагона, плевать и сморкаться на пол, а равно и лущить семечки — воспрещается...»

...А еще воспрещалось высовывать голову на ходу вагона, пререкаться с контролирующими, «заполнять площадки трамвая» допускалось лишь при отсутствии свободных мест внутри вагона и, при том, в количестве людей, не превышающем установленную для площадок норму». За нарушение же пунктов постановления и за пререкание с кондуктором или другим ответственным лицом нерадивому пассажиру грозил штраф в 3 рубля золотом или принудительные работы сроком на 10 дней...

В последующих наших публикациях вы узнаете о том, как возмуждался разрушенный трамвай после немецко-фашистской оккупации, познакомитесь с судьбами людей, связавшими свою жизнь с витебским трамваем, вспомните о начале троллейбусного движения в городе. И, конечно, мы рассчитываем на воспоминания горожан.

Валентина ШАРЕНДО.
По материалам Госархива
Витебской области.



Второе рождение

витебскому трамваю для восстановительных работ 100 человек военнопленных...

Однако в результате неудачного подбора руководящих кадров до 1947 года ничего существенного в восстановлении трамвая не было сделано. Активная работа началась лишь с того времени, когда директором Управления был назначен Григорий Михайлович Фельдман.

Готовясь к достойной встрече 30-й годовщины Октябрьской революции, витебские трамвайщики приняли обязательства пустить первую очередь трамвая по маршруту «Красная площадь—площадь Свободы—коврово-плюшевый комбинат» протяженностью в 13,7 км.

В мае 1947 года трамвайщики выполнили план восстановительных работ на 150 процентов, в июне — на 222 процента!

...17 августа 1947 года на территории трамвайного парка было многолюдно и празднично. В этот день состоялся первый пробный рейс трамвая. А 5 октября 1947 года было восстановлено трамвайное движение, связывающее две окраины города через центр (Смоленская площадь—площадь



Бригада трамвайного поезда. 1957г.

Свободы—Марковщина). Витебский трамвай родился второй раз.

Острая потребность в общедоступном транспорте сказалась сразу же: на 7-й день работы трамвая за 18 часов было перевезено 17 тысяч пассажиров, между тем как планом была предусмотрена перевозка 8 тысяч пассажиров в день.

Из докладной записки

кидиректора Управления трамвая от 22.10.47 года:

«...Казалось, что самым трудным было восстановление разрушенных цехов, подвижного состава, пути, контактной сети и подстанции, но на поверку оказалось иное: с первого дня пуска трамвая возникли проблемы с восстановлением порядка и проведением в жизнь правил пользования трамваем, утвержденных городским исполкомом Совета депутатов трудящихся Витебска. Стопроцентная перегрузка вагонов пассажирами ставит под угрозу наш парк и подвижной состав, а также не обеспечивает безопасность движения. Сложившаяся обстановка используется уголовным элементом города, особенно в выходные дни. Карманные кражи в вагонах происходят на каждом рейсе. Отсутствие освещения на конечном пункте маршрута в Марковщине, а также отсутствие милицейского поста позволяет жуликам и хулиганам проделывать все, что им заблагорассудится, и все это безнаказанно. Так, например, 14 октября в вечернюю смену на конечном пункте в Марковщине врываются несколько местных жуликов, запирают кондукторов в вагонах, угрожают ограблением и, если бы не случайное вме-



Г. М. Фельдман.

25 октября 1947 года, принимаясь решение №726 Витебского горисполкома «О работе витебского трамвая», в котором четко оговорены обязанности всех служб города по наведению порядка в эксплуатации трамвая.

...В 1948 году отмечалось 50-летие витебского трамвая. В действие введен 2-й маршрут «Площадь Свободы — вокзал». А через год восстанавливается движение по маршруту №3 «Смоленская площадь — кирпичный завод» и по маршруту №4 «Вокзал — проспект Черняховского».

К 1950 году восстановленное путевое хозяйство вышло на довоенный уровень.

Первая очередь генерального плана восстановления витебского трамвая была претворена в жизнь.

Вторая очередь развития трамвая уже предусматривала расширение охвата пассажирскими перевозками новых районов. 50—60-е годы — это годы бурного развития трамвая. Прокладываются новые линии, практически по всему городу, строятся тяговые подстанции, парк пополняется новым подвижным составом. В 1958 году — к 60-летию витебского трамвая — рижские вагоностроители подарили витебскому трамваю четырехосный вагон МТВ-6М, а с августа 1967 года в парк поступают вагоны рижского производства РВЗ-6М.

К 1970 году протяженность трамвайных путей достигла 51,1 км, число подвижного состава — 186 единиц. Это рекордное число за всю столетнюю историю витебского трамвая!

Валентина ШАРЕНДО, по материалам Госархива Витебской области. (Фотографии предоставлены музеем ТТУ).

Трамвайное депо после освобождения Витебска. 1944г.





По главной улице — с трамваем

Григорий Александрович Корначев сейчас живет в центре города, окна его квартиры выходят на улицу Ленина — когда-то и по ней ходил витебский трамвай, грохоча и позванивая. Для жителей он был своеобразным будильником. Но сам Григорий Александрович всегда вставал намного раньше — по крайней мере все те годы, когда работал начальником трамвайного управления. А вступил он в эту должность в 1960 году. До этого же был начальником депо — с 1948 года, а с

старались работать, а их любовное отношение к делу не оставалось незамеченным.

К слову, у моей коллеги, радиожурналистки Таисы Насоновой отец в свое время тоже работал в Витебском ТУ. Был он отменным слесарем, как говорится, «мастер — золотые руки». До сих пор дети хранят, а внуки дивятся почетным грамотам Кузьмы Леоновича Савченко за... выполнение плана на 255 процентов! Между прочим, Кузьму Леоновича, к сожалению, давно умершего, тоже помнит Григорий Александрович. Он вообще помнит всех, кто вместе с ним прошел большой путь «по рельсам». Он знал, у



1952-го — главным инженером управления. И даже после выхода на пенсию заслуженный работник транспорта Беларуси еще добрых полтора десятка лет не покидал любимую работу. Главным для него была не должность, а воздух, ритм, смысл той трудовой жизни, которая прошла в его судьбе под знаком, под символом со звонким именем «трамвай». Собственно, сам он себя, не смущаясь (неужели это дело — возраста стесняться), считает почти ровесником трамвая: тут 100-летний юбилей надвигается, а у Григория Александровича маячит 85-летие...

Жена и дочери почти не видели его дома, только ночевал человек здесь. Да и жили в те годы возле главного «штаба» — управления. В пять утра Корначев, как Кутузов, принимал «парад»: каждый божий день — в будни ли, в праздники ли, в выходные он всегда шел смотреть, как на линию из парка выходит самый первый трамвай! На эти случаи были у него в гардеробе и все соответствующие «дополнения»: в морозы — валенки, в распутицу — резиновые сапоги... Что самое интересное, при наличии большого и хорошо налаженного управления по самым даже, казалось бы, незначительным мелочам звонили прежде всего ему — и днем, и ночью. Впрочем, разве можно было любую из проблем считать мелочью в деле, где были задействованы люди и техника, которая много лет оставалась почти единственной и наиважнейшей в транспортном хозяйстве города? Кстати, витебский трамвай занимал третье место в Союзе и по значимости, и по возрасту: первым был киевский — пущен в 1892 году, затем новгородский — 1896-й, ну а витебский, как известно, свою родословную ведет с 1898 года.

Вспоминая прошлые времена, Корначев утверждает: да, профессия трамвайщика была престижной. И люди зарабатывали хорошо, и проезд был дешевый — 3 копейки. Конечно, дотации от государства тоже получали хорошие, но и люди

кого сколько детей и какие радости и огорчения они доставляют; он чувствовал настроение своих рабочих, мирил супругов, наказывал загулявших... Да, он бывал вспыльчивым и, как правило, строгим. Но всегда справедливым. Он пережил нелегкие, трагические минуты: в его бытность начальником произошли несколько страшных аварий на трамвайных линиях города.

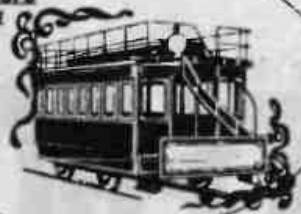
Сегодня Григорий Александрович как личную трагедию воспринимает то, что случилось с большой страной. Как ни верти, а все равно возвращаешься в мыслях к родному трамваю, ведь и он в конечном итоге пострадал: разорвались налаженные связи, обеднел трамвайный парк. Что там дополнительные вагоны, если даже запчастей нет в достатке!

С горечью говорит бывший трамвайщик и о таком явлении, как «зайцы» на транспорте. Не вытравить этого «национального бедствия»! Как же все-таки любят у нас иные прожить, проехать «на дармовщинку». Сам Григорий Александрович всегда жил честно, может, потому и скромно. За всю свою трудовую жизнь, занимая разные должности, ни разу не побывал за границей.

Несмотря на преклонные годы, Григорий Александрович бодр и деловит. Наконец, отойдя от хлопотной работы, хоть с дачей своей «познакомился». Любит читать. На стенах его комнаты в рамках рядом с портретами любимых родных людей — портреты Пушкина и Маяковского. И еще одна страсть с юности была у Корначева — фотография. Когда-то начинал с «лейки», потом был старенький фотоаппарат ФЭД.

...Давно уже не ходит по улице Ленина трамвай. Но, конечно же, многие старожилы должны помнить, как его снимали с главной городской магистрали. Рельсы разобрали, появились новые, обходные маршруты, и вот на один из них — в район ул. Гагарина — нужно было «перекинуть» вагоны. Прямо по центру Витебска рабочие укладывали бревна и по ним перекатывали трамвай. Он торжественно, медленно передвигался, а впереди необычной процессии, как всегда, шел начальник Витебского трамвайного управления — Григорий Александрович Корначев.

Наталья ДРОЗДОВА.
Фото Александра ХИТРОВА.



лейбусы, и пробагает этот подвижной состав около 25 тысяч километров. ТТУ сегодня — это полторатысячный коллектив. И давайте не будем забывать, что жизнь и профессия людей, обслуживающих этот вид транспорта, сродни едва ли не военной: встают они в 4 утра, а ложатся — после двух ночи. К юбилейным дням будет отреставрирована одна из старейших моделей витебского трамвая образца 1934 года — для

удобные кабины для водителей, но еще и сберегает до 30 процентов электроэнергии. В таком уютном салоне должен уютно себя чувствовать только «заяц», на борьбу с которым брошен большой отряд кондукторов — 600 человек на всех видах городского транспорта.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СПРАВКА. Трудно представить, но, оказывается, в 1965 году трамваи перешли на бескондукторное об-

спорт — это нервы людей. Доведенный с утра до отчаяния в ожидании трамвая на остановке или «сплюснутый» в переполненном автобусе, — такой человек уже плохой работник. Но к приведенным историческим справкам хочу дополнить. Последний «подарок» мы получили в 1991 году — 20 трамваев! В 1995 году — уже 4, а в этом — пока только 2. Во многом проблемы приобретения техники упираются в конвертацию на-

ПРОЛЕТКА — ЛИНЕЙКА — ИЗВОЗЧИК — ТРАМВАЙ...

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА. Именно такова родословная сегодняшнего трамвая. Ну, а эволюция этого средства передвижения началась с конки, которую в начале 19 века поставили на рельсы. Место, где припарковывался такой транспорт, называлось «трамвай», вот так и имело круглое появившись — «трамвай». Бегал он вначале на паровой тяге, позже — на электрической, до чего, кстати, передовые умы впервые дошли в России.

экскурсионных и прогулочных целей. А тем, кто всегда недоволен транспортом, полезно узнать, что самые первые пассажиры вообще ездили прямо-таки на сквозняках, вагоновожатый не имел закрытой кабины, а стоял на открытой платформе, в «салоне» было 20 «сидячих» и 12 «стоячих» мест.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА. В начале 70-х годов трамвайный парк насчитывал до 186 единиц подвижного состава! На 1 января 1997 года — 145, а в начале нынешнего — только 108 единиц. Вообще же с 90-го года, когда начались политико-экономические катаклизмы мы потеряли до 30 процентов подвижного состава, а с 70-х и вовсе половину. А последние 7 лет в городе вообще не было капитально отремонтировано практически ни одного километра пути, ни одной единицы трамвайного состава.

Не только «под юбилей», но и потому, что лучше собираются налоги в городскую казну, стало возможным обновить трамвайно-троллейбусный парк — получены 13 троллейбусов и 7 трамваев. Новенький троллейбус — это 201-я модель последнего поколения, она имеет не только современную конфигурацию, тонированные стекла, более

служивание пассажиров. О троллейбусах не идет речь, поскольку первый из них появился в нашем городе 20 лет назад (еще один юбилей!). Что же заставило спустя 30 с лишним лет вновь вернуться к кондукторам и оправдалось ли это? Да, подтверждают цифры. Только в ТТУ за последние 5 месяцев экономический эффект составил более 2 миллиардов рублей! Кондукторы окупают себя — зарабатывают себе на зарплату и еще приносят доход. До 1,5 миллиарда рублей выросла и ежемесячная выручка на автобусах. Более того, экономистам удалось даже примерно подсчитать, сколько же «зайцев» раньше возили мы бесплатно. Так вот, если на январь 1997 года в витебском транспорте было перевезено 8 миллионов обремененных пассажиров, то на январь 1998 года — более 11 миллионов. Вот и считайте. Почти 3 миллиона ездили «зайцами».

На пресс-конференции присутствовал и начальник отдела транспорта, связи и коммуникаций горисполкома С.Якимов, который рассказал нашему корреспонденту следующее:

— Мы прекрасно понимаем, что тран-

шей валюты. Да и на восстановительный ремонт тоже ведь в Россию нужно отправлять трамваи.

Объединение «Белкоммунмаш» только еще начинает осваивать такую специфику. Тем не менее, планы хорошие: из ремонта пришло уже 4 троллейбуса, 10 трамваев обещают в скорости отремонтировать. Из Венгрии после капремонта получено 8 «Икарусов» (каждый автобус, кстати, обошелся в 54 тысячи долларов). И еще 25 новых автобусов хотим получить, если решится финансово-расчетный вопрос.

А вообще развитие трамвая в дальнейшем пойдет по проспекту Победы, улице Воинов-интернационалистов с выходом в Лучесу, а троллейбуса — с улицы Воинов-интернационалистов на проспект Черняховского и далее — к мясокомбинату, соединяясь с линией через новый мост — к Марковшине.

Хотелось бы, чтобы каждый горожанин проникся сознанием сопричастности к знаменательному событию — 100-летию витебского трамвая, современниками которого и участниками нам выпало счастье стать.

Наталья ДРОЗДОВА.

С такой исторической справки и открыл пресс-конференцию, посвященную подготовке к 100-летию юбилею витебского трамвая, начальник ТТУ В.Павлючков. На встречу были приглашены также и руководители служб трамвайно-троллейбусного управления: начальник трамвайного депо А.Кожунов, начальник энергослужбы В.Тимченко, начальник службы пути А.Сенькович.

Каким будет сам праздничный день 20 июня, какие готовятся сувениры, — пусть это останется пока в некотором роде сюрпризом для горожан, и во многом будет зависеть от помощи всех возможных спонсоров и меценатов. **Витебское ТТУ открыло благотворительный счет** и надеется, что еще до юбилея на имя доброго старика — 100-летнего витебского трамвая — поступят пожертвования состоятельных людей, а также организаций и предприятий: **в управлении Белбизнесбанка по Витебской области расчетный счет №3012200110039, код 701.**

ЛИРИЧЕСКОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ. Простые же граждане, за неимением средств, шлют трамвайщикам добрые пожелания, слова признательности, а некоторые — даже стихотворные строчки. Например, бывший летчик витеблянин Иван Федорович Олейник в незатейливых рифмах выразил свою любовь к трамваю:

Хоть имеет и изъясн он —
Не летает, словно СУ —
Сто лет возит витеблян он,
Свою гордость и красоту!

А перевозит, между прочим, витебский трамвай ежедневно порядка 150 тысяч пассажиров, на линию выходит около 80 трамваев, к ним еще добавляется около 60 трол-

Доживем до маршрута №13!

Хотите верить, хотите нет, но судьбу троллейбуса в нашем городе предопределило решение горисполкома... под номером 13! И было это в 1972 году, когда под строительство троллейбусного депо именно этим решением отвели еще только земельный участок. А вот 15 августа 1978 года уже на первый пробный маршрут — от депо до улицы Жесткова — вышел и первый троллейбус. Хотя официально днем рождения витебского троллейбуса принято считать 1 сентября 1978 года.

Первыми водителями, что выводили новенькие машины на маршрут №1, были Михаил Путов, Зоя Тельпукова, Михаил Дедушкин, Алла Позднякова, Нина Струкова. Самое удивительное, что все они до сих пор так и работают в троллейбусном депо, разве что величают их теперь по имени-отчеству. 20 лет назад город закупил 7 новеньких троллейбусов в российском Энгельсе на заводе им. Урицкого, а протяженность контактной сети первого маршрута составляла около восьми с половиной километров. За эти годы она увеличилась вдвое, как вырос и водительский отряд — это уже

160 водителей. Троллейбусный парк насчитывает сегодня 87 машин, и читателю несложно подсчитать, что они укомплектованы для двухсменной работы. Но вот только не стоит забывать, что смены эти начинаются в 5 утра и заканчиваются в час ночи, не говоря уже о той ответственности, что несет водитель троллейбуса за каждого своего пассажира. В то же время, как сообщали в городском трамвайно-троллейбусном управлении, зарплаты у витебских троллейбусников самые низкие по республике и в среднем составляют до 3,5 млн. рублей.

Каждый из нас, кто ежедневно пользуется услугами этого вида

пассажирского транспорта, подзавив в себе некоторые претензии и ворчливость, по случаю юбилея все-таки должен сказать спасибо людям, что водят и обслуживают троллейбусы. Доживем, возможно, и до лучших времен, когда сетью троллейбусных маршрутов будут удобно «опутаны» все без исключения улочки Витебска, когда появится и маршрут, например, под номером 13. И если бы сохранилась хотя бы та периодичность, с которой троллейбус развивался в прежние годы, то не трудно было бы посчитать, когда этот 13-й маршрут появится. К сожалению, время нынче непред-



сказуемое, и все же... Итак, 1 сентября 1978 года в Витебске открылся троллейбусный маршрут №1.

13 октября 1980 года открыт маршрут №2: вокзал — пл. Ленина.

5 ноября 1983 года троллейбус с рейсовым номером 3 связал вокзал и ЗЗС.

1 октября 1986 года открыт

маршрут №4, который приобщил к троллейбусу жителей проспектов Черняховского и Строителей.

4 июля 1992 года в городе открыт троллейбусный маршрут №5: вокзал — оптовая база.

14 марта 1995 года — день открытия маршрута №6...

Н. ДРОЗДОВА.
Фото А. ХИТРОВА.