

ДОМИНАНТЫ

«Проезд не тронули, вероятно, потому, что о нём мало кто знал», — предполагают авторы упомянутой книги о петербургских улицах.

Вернула имя Введенская, которая почти до конца блокады была улицей Розы Люксембург. «Введенская» — от церкви Введения во храм Пресвятой Богородицы. К 1952-му этот факт вновь стал досаждать и улице присвоили имя Олега Кошевого, одного из руководителей подпольной организации «Молодая гвардия». Лишь в 1991-м — после того, как город 6 сентября снова стал Санкт-Петербургом, — многоликая улица опять «переродилась» в Введенскую.

«Не жертвы — герои лежат под этой могилой», — до сих пор написано на каменной плите в центре города. Тем не менее площадь, где плита появилась в первой четверти XX века, осталась «антагонистом» — закрепляла в названии память именно Жертв Революции. Но с 1944-го место это — уже куда более знакомое Марсово Поле.

Тогда же вернул имя Суворовский проспект — до того Советский, как и перпендикулярные ему улицы. На заседании ленинградских большевиков 5 января 1944-го председатель президиума Верховного совета РСФСР **Андрей Жданов** говорил: «Советский проспект — неудачное название, как будто бы остальные проспекты антисоветские или несоветские».

Итак, проспект «восстановился», а вот бывшие Рождественские улицы — до сих пор пронумерованные Советские.

«Решение вернуть Советским улицам название Рождественские было принято Топонимической комиссией ещё несколько лет назад — я даже участвовал в том заседании. Но самого переименования пока так и не произошло, считаю это ошибкой», — делится с «ВП» депутат **Борис Вишневский**.

Процесс присвоения «родных» имён городским улицам начался ровно 80 лет назад. Но до «точки» ещё не дошли: история, вероятно, будет писаться дальше.

Маргарита ФЕЩЕНКО
редактор

Жизнь на рельсах

Движение трамваев по городским улицам, которое на первый взгляд кажется обыденным, значило очень много для ленинградцев, находившихся в блокадном кольце. Благодарный город чтит подвиг трамвайщиков не только в дни памятных годовщин.



Этот вид транспорта играл особую роль в самом начале блокады. Трамваи перевозили солдат к линии фронта, доставляли продукты, вывозили раненых, осуществляли грузоперевозки. Именно на трамваях, поданных на Дворцовую площадь (тогда — площадь Урицкого), проводилась эвакуация коллекции Эрмитажа до железнодорожных станций.

Однако в декабре 1941 года в городе прекратилась подача электроэнергии, трамваи с троллейбусами встали. Брошенные, примёрзшие к рельсам на линии трамваи в первую блокадную зиму стали символом замершей городской жизни. Но благодаря принятым экстренным мерам — массовой заготовке торфа внутри блокадного кольца, поставкам топлива по Дороге жизни — к весне 1942 года трамвайное движение удалось запустить вновь.

Путь героеv

После первой, самой тяжёлой, блокадной зимы необходимо было восстановить почти половину контактной сети города — примерно 150 километров. В основном

работы выполняли женщины и подростки, им пришлось стать слесарями-ремонтниками подвижного состава, электриками, рабочими по ремонту пути. Благодаря их мужеству в марте 1942 года был запущен грузовой трамвай, а в апреле восстановлены и пассажирские маршруты (в честь этого Петербург ежегодно 15 апреля отмечает возобновление трамвайного движения).

Появилась надежда, что самые худшие дни для жителей остались позади. «По данным начальника Трамвайно-трол-

лейбусного управления Ленинграда Михаила Хрисанфовича Сороки, за два дня трамваи перевезли более одного миллиона человек. Проезд был платный и стоил 15 копеек, как и в довоенные годы. Сначала трамваи ходили по пяти маршрутам, а к лету 1943-го — уже по пятнадцати. Маршруты были организованы таким образом, что из одного конца города в другой можно было добраться всего с одной пересадкой. Долгое время трамвай оставался единственным общественным транспортом в Ленинграде. Только в мае 1944 года удалось восстановить троллейбусное сообщение, а движение автобусов по городским маршрутам началось уже после окончания Великой Отечественной войны, в августе 1945-го», — рассказывает **Дмитрий Косенко**, методист отдела координации библиотечного взаимодействия Президентской библиотеки.

Примечательно, что минувший 2023-й был официально объявлен в петербургском «Горэлектротрансе» годом памяти М.Х. Сороки — ему было исполнилось 120 лет. В память о нём в Петербурге появилось новое место памяти — мемориальная доска «командиру

ДОСЬЕ

Памятные мероприятия в честь подвига «блокадного» трамвая, проводимые 27 января и 15 апреля:

1. Возложение цветов к подножию монумента «Мать-Родина».
2. Возложение цветов к стеле на Аллее памяти, посвященной работникам Трамвайно-троллейбусного управления.
3. Возложение цветов к Блокадным подстанциям.
4. Памятные митинги у памятника Блокадному трамваю на проспекте Стажек.
5. Памятные митинги у мемориальной доски, установленной на Среднем проспекте В.О., д. 79 в память о герое-супруге сотрудников Трамвайно-троллейбусного управления.
6. Организация рейсов памяти «Трамвая Победы».

Источник: СПб ГУП «Горэлектротранс»

блокадного трамвая» на доме 9–13 по 8-й Советской улице, где Михаил Сорока жил с 1938-го по 1990 год и откуда уходил на работу.

«Каждодневным напоминанием о службе блокадного трамвая с 2019 года служит проект туристического маршрута в центре города, который обслуживает реплика легендарного вагона ЛМ-33 — самого любимого ленинградцами вагона, работавшего в блокаду и прослужившего рекордные 46 лет. Этую модель в 1979 году горожане выходили провожать в прощальный рейс, что стало единственным случаем в 116-летней истории петербургского трамвая. Именно такие трамваи вместе с моделями МС работали в блокаду», — объясняют в пресс-службе ГУП «Горэлектротранс».

Останется в памяти

В Петербурге также есть памятник блокадному трамваю. Он расположен в Кировском районе — на проспекте Стажек, там регулярно устраиваются памятные акции и возлагаются цветы. «В трёх километрах от места, где сейчас расположен памятник, находилась линия фронта. Для нас это символ блокады в прямом и переносном смысле этого слова. С помощью трамвая, в том числе, наш город и выжил. И об этом важно говорить — важно доносить до молодёжи, чтобы они знали историю, как город сохранил время и выстоял в блокаду», — считает председатель постоянной комиссии по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры ЗакСа **Алексей Цивилёв**.

Трудовой герой трамвайных вагоновожатых, ежедневно выезжающих на свои маршруты, и инженерно-технических работников, занимавшихся ремонтом вагонов, контактных и путевых сетей, повреждённых вражескими обстрелами и воздушными налёты, вошёл в историю блокады Ленинграда. Во многих воспоминаниях и дневниках жителей блокадного города обязательно упоминается трамвай, что говорит о его колossalном моральном значении.

Марианна МАТЮШКИНА
редактор