

Роль трамвайного движения в формировании транспортной системы Магнитогорска



Марина ПОТЁМКИНА



Михаил ГРЯЗНОВ



Татьяна ПАШКОВСКАЯ



Егор ТИМОФЕЕВ

Потёмкина Марина Николаевна – Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия.

Грязнов Михаил Владимирович – Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия.

Пашковская Татьяна Григорьевна – Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия.

Тимофеев Егор Анатольевич – ООО «Ситно-Продукт», Магнитогорск, Россия.*

В статье приведены сведения о состоянии магнитогорского электротранспорта в период его становления. Это один из шагов к сохранению истории развития трамвайного движения, попытка обозначить его основополагающую роль в формировании транспортной системы, а также в социально-экономической и политической жизни Магнитогорска – одного из первых соцгородов Советского Союза. Материал статьи структурирован по разделам, касающимся расширения маршрутной трамвайной сети, состояния и развития вагонного парка. Рассматриваемый временной период захватывает годы

Великой Отечественной войны и ограничен началом «оттепели» во внутривнутриполитической жизни страны.

Посредством систематизации документальных свидетельств определена основополагающая роль трамвайного движения в формировании транспортной системы Магнитогорска за исследуемый временной период. Это должно способствовать информационному обеспечению исследований исторических закономерностей формирования транспортных систем городов, основанных в период индустриализации.

(В этом номере публикуется первая часть статьи).

Ключевые слова: трамвайное движение, маршрутная сеть, городская транспортная система, индустриальная археология, памятники индустриального наследия, Магнитогорск.

*Информация об авторах:

Потёмкина Марина Николаевна – профессор, доктор исторических наук, заведующая кафедрой всеобщей истории Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия, mpotemkina@mail.ru.

Грязнов Михаил Владимирович – доцент, доктор технических наук, доцент кафедры логистики и управления транспортными системами Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия, gm-autolab@mail.ru.

Пашковская Татьяна Григорьевна – доцент, кандидат философских наук, доцент кафедры всеобщей истории Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова (МГТУ им. Г. И. Носова), Магнитогорск, Россия, czaczulia@inbox.ru.

Тимофеев Егор Анатольевич – директор по логистике ООО «Ситно-Продукт», директор МП «Маггортранс» (2015–2017 гг.), Магнитогорск, Россия, wolf_tea@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 18.06.2019, принята к публикации 16.08.2019.

For the English text of the article please see p. 321.

ВВЕДЕНИЕ

Изучение и сохранение индустриального наследия позволяет современному обществу понять индустриализацию как один из наиболее значимых периодов в истории цивилизации. Одним из старейших видов городского пассажирского общественного транспорта, из существующих и в начале XXI века, является трамвай. Он возник в первой половине XIX века – первоначально на конной тяге. Электрический трамвай появился в конце XIX века – в 1881 году в Германии. После расцвета, эпоха которого пришлось на период между мировыми войнами, начался упадок трамвайного движения. Но, если в Европе уже с конца 1930-х гг. начинают доминировать взгляды на трамвай как устаревший вид транспорта и активно закрываются трамвайные системы, то в СССР трамвайная эпоха в самом расцвете. В основном в чистой степи в 1929 г. соцгороде Магнитогорске трамвайное движение было открыто в 1935 г., и на многие десятилетия трамвай стал магистральным видом общественного транспорта.

Этим объясняется выбор объекта исследования – городская транспортная система как материальное свидетельство, созданное индустриальным процессом в условиях социалистической экономической модели. Предметом исследования в работе являются закономерности развития городской транспортной системы как явления, представляющего неотъемлемую часть городской экономической и социокультурной жизни Магнитогорска, как одного из первых соцгородов Советского Союза. Цель данного исследования состоит в изучении становления и функционирования городской транспортной системы Магнитогорска, как продукта социалистического индустриального наследия 1935–1955 гг.

Исследований, посвящённых анализу встроенности транспортной системы в пространство города сталинской социально-экономической модели, не много. Но среди исследователей есть консенсус о том, что трамвай в первой половине XX века являлся одним из ведущих видов общественного транспорта индустриальных городов. Некоторые исследователи изучали эволюцию государственной политики по формированию городской транспортной системы, другие акцентировали внимание на общественном транспорте как коммуникативном пространстве современного города.

Документальные свидетельства и фотоматериалы, приведённые в данной статье, хранятся: в Магнитогорском историко-краеведческом музее; в архиве Магнитогорского муниципального предприятия «Маггортранс»; в личных архивах сотрудников этого предприятия. Источником публичной информации, сохранившимся до нашего времени интересующие нас сведения о магнитогорском трамвае, послужили периодические печатные издания¹.

РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

В период становления Советская власть ставила своей целью наиболее быструю индустриализацию страны с приоритетным развитием военно-промышленного производства. Помимо прочего, эта цель достигалась путём сокращения всех «непрофильных» расходов, в том числе на строительство жилья, техническое обеспечение городских территорий, развитие систем транспорта общего пользования, бытового обслуживания.

Повышения общего уровня жизни трудового населения в годы первых пятилеток планировалось достичь строительством социальных городов (соцгородов). Так назывались в различных городах ныне бывшего СССР жилые массивы-микрорайоны, которые возводились в годы индустриализации по комплексному единому плану и располагались, как правило, неподалёку от крупных строящихся заводов для проживания и досуга работников.

Изначально в Магнитогорске при металлургическом заводе предполагался рабочий посёлок, численностью населения в пределах 20 тыс. человек, определённой по методу «трудового баланса». Он примыкал к промышленной площадке металлургического комбината у центральной проходной с радиальными, сходящимися к центру улицами.

Строительство соцгорода изначально велось не по генеральному плану, а исходя из постоянно меняющихся потребностей градообразующего предприятия. С 1930 года Магнитогорск начал строиться по проектам архитектора Эрнста Мая, согласно которым жилая застройка оказалась как бы зажатой между

¹ Статья написана по материалам монографии Тимофеев Е. А. Магнитогорский трамвай: исторический опыт и перспективы развития: Монография [в 3 ч.] Становление, война, послевоенные годы (1930–1955) / Е. А. Тимофеев, М. Н. Потёмкина, М. В. Грязнов: под ред. М. Н. Потёмкиной. – Магнитогорск: Магнитогорский Дом печати, 2018. – 204 с.



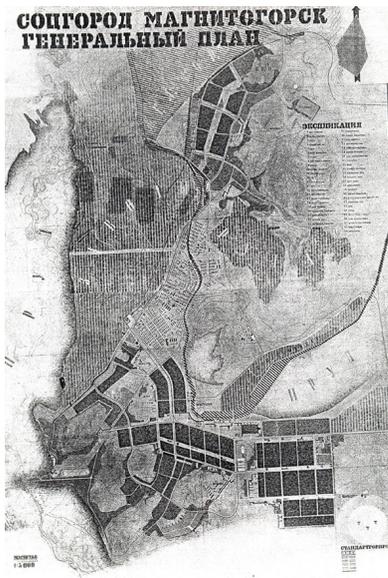


Рис. 1. Генеральный план Магнитогорска².

невысоким горным массивом и цепью холмов, при этом между рекой Урал и соцгородом находится промышленное предприятие (рис. 1).

Транспортная инфраструктура города не была приспособлена для ежедневного и пунктуального перемещения большого количества рабочих на металлургический комбинат. Необходимо учесть непрерывный характер металлургического производства и отдалённость промышленной площадки от жилых кварталов. Транспорт общего пользования Магнитогорска с первых дней основания состоял из гужевых повозок и автомобилей (рис. 2).

Обстановка с гужевым транспортом была напряжённой, несмотря на то, что в 1931 г., дополнительно к имеющемуся конному двору, был выстроен ещё один конный парк, рассчитанный на 2000 лошадей. В конце 1931 г. произошла эпидемия сапа. Сотни лошадей находились в карантине. С трудом, но эту проблему удалось решить. Нехватка корма, низко квалифицированный уход и другие факторы привели к тому, что к середине тридцатых годов по результатам обследования выявлено истощение 65 % лошадей. Привлечение к уголовной ответственности виновных, повышение заработной

² Использованы фотоматериалы из следующих источников: личные архивы сотрудников МП «Маггортранс» (рис. 2, 4); подшивка газеты «Магнитогорский рабочий» за 1937 г. (рис. 3); Конышева Е. В., Меерович М. Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток (на примере Магнитогорска). — М., 2011. — 221 с. (рис. 1).



Рис. 2. Будни работы городского транспорта Магнитогорска в 1940-е годы.

платы в гужевом хозяйстве действенных результатов не принесли. Данный вид транспорта так и не смог решить проблему общественных и грузовых перевозок.

Автомобильный транспорт в городе был развит слабо. В основном это были грузовые автомашины (около 100 единиц). Они использовались для перевозки людей на работу и обратно. Так продолжалось до августа 1930 г., когда перевозка людей грузовым транспортом была запрещена. В начале 1931 г. Магнитогорск получил первые автобусы для пассажирских перевозок. Уже к 1933 г. автотранспорт города из 100 грузовых автомобилей увеличился более чем в семь раз и ориентировочно состоял из: 80 легковых автомобилей; 530 грузовых автомобилей; 14 автобусов; 57 пожарных машин; 4 санитарных машин; 16 цистерн; 8 тракторов; 8 мотоциклов. Всего эксплуатировалось более 700 автотранспортных средств.

Несмотря на малое количество транспортных средств, в городе очень часто происходили аварии. Главной причиной была низкая квалификация водителей. В эти же годы на дорогах города появляются первые простейшие дорожные знаки. Контроль дорожного движения осуществляла милиция и единственный автоинспектор по фамилии Горбенко.

Осенью 1932 г. начинается работа сразу по трём направлениям: переквалификация водителей, обязательный осмотр транспортных средств и активное строительство дорог. В 1933 г. произведены работы по освещению основной автодороги от соцгорода до посёлка Берёзки. Основной дорогой в тот период была так называемая магистраль от железнодорожного вокзала (сейчас в районе станции Товарная) через посёлок Берёзки до посёлка Магнитный. К 1936 г. в городе появляются первые тротуары, очищаемые от снега.

Однако говорить об улучшении в работе городского транспорта нельзя. В городе суще-

ствовал только один гараж, остальные автомобили базировались в освобожденных конюшнях. Было плохо организовано техническое обслуживание и ремонт. Вдобавок к этому стоит отметить, что значительная часть автомобилей была импортная. Снабжение автомобилями запасными частями начало налаживаться только к 1936 г.

Магнитогорск становился полноценным промышленным городом с огромным производством, требовавшим четкой и пунктуальной работы сотрудников. Плохая обеспеченность жителей транспортом ставила под угрозу рост жилой застройки, повышала вероятность сбоев в работе промышленных предприятий. И если в период строительства, когда посёлки располагались близко к строительным площадкам, транспортный вопрос удавалось решать конными повозками и автомобилями, то с заселением города огромные маятниковые людские потоки поставили задачу перед руководством города об организации принципиально нового вида транспорта.

Этот транспорт должен был быть способен выполнять свою задачу в суровом климате, холмистой местности и при слабо развитой дорожной сети. Климатические условия Магнитогорска характеризуются умеренно-холодным климатом со среднегодовой температурой $-1,6^{\circ}\text{C}$ и значительным количеством осадков: среднее количество осадков в год составляет 381 мм.

К середине 1931 г. городские власти осознали, что строительство трамвайного парка и пуск трамвая жизненно необходимы для Магнитогорска. В 1933 г. в составе Магнитогорского металлургического комбината создаётся «Трамвайстрой» — организация, которая приступила к строительству трамвайного хозяйства города. Со времени основания и практически до распада Советского Союза городское трамвайное хозяйство находилось в подчинении металлургического комбината, после чего перешло в ведение муниципалитета.

Трамвайное строительство на начальных этапах шло с постоянными срывами сроков сдачи объектов, что было вызвано рядом объективных причин, связанных с задержками в поставке оборудования и материалов, дефицитом кадрового обеспечения, несвоевременной поставкой трамвайных вагонов, не развитой производственно-технической базой трамвайного хозяйства, отсутствием



Рис. 3. Движение трамваев вдоль ул. Кирова по маршруту «Щитовые–Заводуправление» (1937 г.).



Рис. 4. Дамба (Центральный переход) через заводской пруд (вверху – фото 1948 г., внизу (обратное направление) – фото 1953 г.).

проектной документации на начало строительства ряда объектов. Ситуация усугублялась дефицитом рельсов в масштабах страны. На тот период времени действовал старый стандарт на рельсы типов 1-а, 2-а, 3-а и 4-а с массой одного погонного метра соответственно 43, 57, 38, 42, 33, 48, 30, 89 кг.

К моменту пуска трамвая строительство депо завершено не было, ремонтная база отсутствовала, что ставило под угрозу движение в случае возникновения неисправностей моторных вагонов. Несмотря на объективные трудности, пуск первого трамвая в Магнитогорске состоялся 18 января 1935 г.



За первые три года трамвайная сеть охватила основную часть многоэтажной и значительную часть индивидуальной жилой застройки Магнитогорска. Процесс массовой доставки работников градообразующего предприятия был отлажен. Об этом свидетельствует фотоснимок, на котором запечатлены будни городской жизни, неотъемлемой частью которых стало трамвайное движение (рис. 3).

Интенсификация строительства трамвайных линий в довоенные годы, стремление обеспечить транспортную доступность отдалённых районов города никак не сказывалось на развитии сопутствующей улично-дорожной сети. Несмотря на то, что железнодорожное полотно было проложено, и по нему осуществлялось движение трамваев, о том, чтобы замостить или как-то обустроить остановочные площадки, тротуары, автодороги в попутном направлении и квартальные проезды не было и речи. На это не хватало ресурсов. Такая ситуация наблюдалась ещё несколько лет даже в послевоенные годы.

Своеобразное расположение города диктовало траекторию строительства трамвайных линий. До 1939 г. жилая зона располагалась исключительно на левом берегу реки Урал. Однако отсутствие возможности дальнейшего развития города в левобережной части привели к актуализации изысканий строительства на правом берегу. Этому способствовал нестабильный степной ветровой режим, усугублённый вредностью производства в левобережье. Правобережный вариант расположения города имел ряд преимуществ:

- направленность 25 % ветров от завода на левый берег и 9 % – на правый берег;
- рельеф местности на правом берегу более пригоден для строительства и эксплуатации города;
- наличие транзитной транспортной магистрали, обеспечивающей хорошие подходы железнодорожных путей как в широтном (Кузбасс–Карталы–Магнитная–Уфа), так и в меридиональном направлении (Ташкент–Оренбург–Магнитогорск–Верхнеуральск–Миасс–Свердловск);
- нежелательность строительства города на левом берегу – под будущими жилыми районами могут залежать полезные ископаемые;
- сложность эксплуатации транспорта ввиду холмистости левого берега;

- опасность ограничения населения численностью в 80 000 чел., поскольку большее количество в левобережной части рационально разместить невозможно;

- возможность строительства на берегу заводского пруда;

- расположение на правом берегу допускает развитие крупного административно-политического и социально-культурного центра;

- при правобережном расположении города расстановка зданий с севера на юг приходится вдоль горизонталей, что позволяет избежать уступов в линиях зданий, тем самым облегчается решение вопросов стандартизации и механизации строительства (при левобережном варианте меридиональное расположение зданий идёт поперёк горизонталей, что вызовет разность уровней по длине зданий до 5–7 метров);

- наличие заводского пруда упрощает озеленение территории.

В 1939 г. на правом берегу реки был заложен первый капитальный дом на первой улице, позднее названной Уральской. К 1945 году население правобережной части города уже составляло 25 тыс. человек, общее же население города на тот момент превышало 200 тыс. жителей. В перспективе население правобережной части города должно было составить 200 тысяч человек, левобережной 40 тысяч человек.

По состоянию на середину 1945 г. никакой транспортной инфраструктуры в правобережной части не существовало, добираться до комбината приходилось пешком. При строительстве домов на правом берегу актуальной стала проблема, указанная в своё время архитектором Э. Маем, – затруднённая транспортная доступность, усугубившаяся почти полным отсутствием вложений в коммунальную и транспортную инфраструктуры. Ситуация изменилась лишь с середины 1940-х годов, когда развернулось масштабное проектирование и застройка правобережной части города. Это переломило психологическое нежелание людей селиться на правом берегу. В настоящее время, по сути, весь город располагается на правом берегу реки Урал, на левом осталась промышленная зона, частично – старые жилые постройки. Такая структура расселения горожан продиктована также экологической ситуацией.

Продолжение в следующем номере ●