

РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА МАГНИТОГОРСКА

Гарипов И.Р.

г. Магнитогорск, Муниципальное Автономное общеобразовательное учреждение «Начальная общеобразовательная школа №1», 3 «А» класс

Научный руководитель: Синтюшкина Л.А., педагог доп. образования МАОУ «НОШ №1»

Моя исследовательская работа посвящена развитию пассажирского транспорта в городе Магнитогорске. Мы живём в XXI веке. Это век огромных технических открытий. Невозможно представить современный город или огромный завод без транспорта. Люди не смогли бы добираться вовремя до своих рабочих мест. К рабочим местам не подавались бы материалы. Вся промышленность была бы остановлена. Такая ситуация была знакома нашим дедушкам и бабушкам, когда они приехали в уральские степи на строительство Магнитогорского металлургического комбината. На строительных площадках завода и улицах молодого города транспорта не хватало, как грузового, так и пассажирского.

На сегодняшний день существует множество работ, посвящённых развитию транспорта. Однако я решил изучить данный вопрос на примере родного города. В этом и заключается новизна моего исследования. Основной целью моей работы является изучение истории и роли транспорта в развитии города и строительстве металлургического комбината, а также популяризация этой темы среди моих сверстников. В ходе исследования я поставил себе следующие цели:

- Исследовать историю и роль транспорта в момент начала строительства флагмана чёрной металлургии и города Магнитогорска, первенца пятилеток.

- Собрать материал о различных видах транспорта.

- Открыть для себя много полезной и важной информации в ходе работы.

Объектом исследования являются транспортные средства города Магнитогорска.

Предмет исследования: развитие пассажирского транспорта города Магнитогорска.

Гипотеза: транспорт необходим для строительства и развития современного города.

Методы исследования: теоретический анализ и обобщение полученных сведений об истории транспорта из городского архива. (Приложение 1)

Теоретическая значимость моей работы заключается в том, что многие мои сверстники, возможно, обратят внимание на моё

исследование и узнают много полезной информации о своем родном городе.

Практическая значимость работы состоит в том, что она может быть использована школьниками для повышения образовательного уровня в школьном курсе истории и естествознания.

Первоначальным предметом моего исследования стали материалы Магнитогорского городского архива.

Успех строительства нового предприятия, не говоря уже о городе, во многом зависит от автопарка, дорог, наличия шофёров, запасных частей, шин и других составляющих. Возведение нового города в короткие сроки возможно при наличии четко отлаженной транспортной системы. Строительство города Магнитогорска и Магнитогорского металлургического завода на рубеже 1920-1930-х годов поставило перед транспортниками сложные, но выполнимые задачи.

Развитие гужевого транспорта в городе Магнитогорске

*Для облегчения труда,
Чтоб не казалась тяжкой ноша,
Решили люди, что тогда
Можно впрягать в телегу лошадь.
И с незапамятных веков,
Стуча копытом по дороге,
С подковами и без подков
Бегают резвые их ноги.*

С самого начала конь стал верным помощником человека в воплощении грандиозного замысла, который вряд ли увенчался бы успехом без применения «лошадиных сил». Большинство грузов, необходимых для строительства и жизнеобеспечения города, перемещалось гужевым транспортом. Грунт из котлованов на строительстве объектов комбината вынимали вручную и вывозили на повозках, запряжённых лошадьми. (Приложение 2)

Но и гужевого транспорта не хватало. И вот тогда Магнитогорский Городской совет принимает решение об увеличении и расширении конного парка. В 1931 году было начато строительство нового конного двора на 2000 лошадей, дополнительно к имеющемуся конному двору в поселке Магнитном.

Весь коллектив работал чётко и слаженно. И новый конный двор в посёлке Магнитный был построен в короткие сроки.

Однако гужевого транспорт не мог полностью решить проблему пассажирских перевозок. В конце 1931 года участились случаи заболевания лошадей. И Городской совет вынужден был принять постановление о проведении ветеринарного и санитарного осмотра лошадей. Выявление болезни у лошади, означало отправку ее в специальный изолятор, в котором происходило дальнейшее наблюдение и лечение. Большую часть конного состава города удалось сбечь. Однако оставшиеся в распоряжении города лошади не могли решить всех задач общественных перевозок, из-за чего власти города решили пополнить поголовье конного состава.

8 октября 1933 года, в связи с увеличением гужевого транспорта, Президиум Магнитогорского Городского совета вводит в штат городского здравоохранения должность инспектора по коневодству. Первым инспектором по коневодству был назначен товарищ Сенявкин. Оплата содержания коневодов была увеличена на 450 рублей и составила 600 рублей в месяц, что для того времени было немалой суммой и говорило о важности новой должности для транспортного хозяйства города. Действительно, гужевой транспорт, находящийся на попечении Городского совета выполнял не только необходимые пассажирские и производственные перевозки. Ни одна служба города не могла обойтись без гужевого транспорта. Первая пожарная команда, сформированная в августе 1929 года, была оснащена конно – бочечными ходами с насосом «Красный факел». В феврале 1931 года открылось похоронное бюро, и по телефону можно было вызвать из Магнитного сельского совета оборудованные для ритуала катафалки на конной тяге. В 1936 году в охране ММК появился кавалерийский взвод. В милиции то же был такой взвод. При школах и поликлиниках числились в качестве транспорта лошади, имелись и все необходимые им атрибуты: конюшни, телеги, сани, тарантасы для выезда врачей к больным на дом. Газету «Магнитогорский рабочий» из редакции доставляла лошадь. Иногда гужевого транспорт привлекался и для выполнения различных работ. Так, в 1933 году гужевой транспорт использовался для работ по благоустройству и озеленению города. На субботниках для лучшей уборки использовали гужевого транспорт. Лошади были направлены вместе с прикрепленными к ним перевозчиками с 30 августа по 30 октября для выполнения работ по уборке урожая и

успешно справились с возложенной на них задачей.

В 1936 году гужевая секция Городского совета производит осмотр конского поголовья, исследуя состояние лошадей и проверяя готовность парка к зимовке. Было осмотрено 232 головы. Состояние лошадей было плохое. Они были сильно истощены. В ходе проверки выяснилось, что не хватало кормов, конюхи не выполняли свои обязанности, условия содержания лошадей были ужасными. Конный парк был грязным, неутеплённым и не отремонтированным. Состоялось новое заседание, на котором было принято решение об обеспечении конного парка кормами - сеном и зерном. Принято решение о строительстве лечебницы для лошадей. Такое внимание со стороны руководства города и комбината было понятным, ведь гужевой транспорт был испытан временем. Это был налаженный пассажирский и производственный транспорт. Но он не решал все проблемы общественных перевозок. Постепенно он стал терять свою значимость. Но, конные парки просуществовали в нашем городе до конца 1980 года. Начальником парка был Николай Сулима. Автотранспорт стал в городе и на комбинате набирать свою популярность.

Развитие автомобильного транспорта в городе Магнитогорске

*Шуршат по дорогам
Веселые шины,
Спешат по дорогам
Машины, машины.
А в кузове – важные,
Срочные грузы...
Цемент и железо,
Изюм и арбузы.
Работа шоферов
Трудна и сложна,
Но как она людям
Повсюду нужна!*

Чалиев К.

Первые автомобили в строящемся Магнитогорске появились одновременно с первыми строителями города. В 1930 году автопарк Магнит строя насчитывал около 100 автомобилей, в основном грузовых. Машины не только перевозили грузы, но и доставляли людей от жилья к работе и обратно. Машин и шоферов не хватало. Был издан приказ запрещающий транспортировку рабочих машинами. И тогда руководство комбината и города обратилось к Правительству страны с просьбой о выделении 8-10 автобусов и в Уралмеххоз города Свердловска о выделении 30 автобусов. К началу 1931 года обе просьбы были исполнены.

Более активно автотранспорт города стал развиваться в 1931 году. Весной этого же года началось строительство дорог. Одновременно с расширением транспорта Городской совет поручил милиции осуществлять повседневный надзор на дорогах, а в свой штат ввести должность автоинспектора. Автоинспектор подчинялся начальнику милиции.

Увеличение автохозяйства привело к появлению автоаварий. Часто автоаварии происходили из – за неисправности машин или же из – за низкой квалификации шофёров.

Магнитогорским горсоветом было создано подразделение по регулированию уличного движения. Деньги, на содержание подразделения, были выделены городской администрацией. В его составе были тогда 25 человек. Благодаря этой организации количество аварий на дорогах города значительно уменьшилось.

С появлением дорожно-транспортных происшествий, в начале 1930-х годов в городе были установлены дорожные знаки. Система регулирующих обозначений в Магнитогорске в 1930-е гг. состояла из указателей «Железнодорожный переезд», «Езда тихо», «Уклон», «Берегись автомобиля» и других простейших предупредительных знаков, благодаря которым происшествий на дорогах стало меньше. Именно в эти годы водители стали придерживаться правой стороны движения. Определённым стал и обгон следующих впереди автомобилей. Прежде чем обогнать автомобиль, водитель обязан был подать звуковой сигнал. Обгон разрешался только с правой стороны. Правила коснулись и пассажиров. Им запрещалось разговаривать с водителем и ходить по салону. За нарушение правил, виновные подвергались предупреждению, штрафу или принудительным работам. Установленный правилами штраф составлял от 1 до 100 рублей. Наблюдение за исполнением правил дорожного движения было возложено на плечи милиции и распространялось на всю территорию Магнитогорска и магнитогорского строительства. Правила дорожного движения в Магнитогорске по мере увеличения автотранспорта постоянно дополнялись.

7 октября 1932 года Президиум Городского совета подписал приказ о техническом осмотре автотранспорта, а 21 ноября того же года вышел приказ «О переквалификации шоферов» по городу и району. Комиссию осмотра возглавил представитель областного транспортного управления при Городском совете Звягин. Осмотр был обязательным только для автомобилей (легко-

вых, грузовых) и автобусов, вступивших в эксплуатацию с 1925 года. В свою очередь, мотоциклы, тягачи и трактора техническому осмотру не подлежали. Исполнение данного постановления было обязательным для всех. Те, кто не следовал приказу Горсовета по своей вине, подвергались административным санкциям: предупреждению, штрафу до 100 рублей, принудительным работам до одного месяца. Контроль над исполнением приказа возлагался на инспекторов.

В 1932 году руководство города и комбината решило серьезно проверить автотранспорт и дороги. Причем, основная доля внимания досталась именно дорогам. Так, 10 сентября управляющий комбинатом Я.С. Гугель в своем приказе отметил недостатки в строительстве и ремонте дорог, которые вел Росдорстрой. Чтобы не допустить срыва планов и сроков строительства комбината, Гугель отдал распоряжение начальнику Исправительно-Трудовой Колоннии в течение суток подобрать и направить на дорожные работы 600 человек осужденных, а к 15 сентября выделить еще 200 человек. Таким образом, решив проблему сначала с автобусным парком, а потом и с автодорогами городскому руководству и администрации комбината удалось наладить перевозку магнитостроевцев к месту их работы.

1933 год был отмечен новыми преобразованиями в транспортной сфере города: улицы города стали освещёнными.

Увеличение количества автомобилей требовало дополнительных усилий от обслуживающих организаций. Однако борьба с недостатками в техническом плане велась крайне неудовлетворительно. Автопарк города не был обеспечен гаражами и стоянками. Основными стоянками являлись сараи, конюшни и т. п. В Магнитогорске на данный период существовал единственный гараж на 400 машин. Неудовлетворительно осуществлялся ремонт машин. В городе существовала одна ремонтная база, которая не справлялась с объемом работы, а также несвоевременно и некачественно осуществляла работу. Чрезвычайно остро стоял вопрос снабжения импортных машин, на складе отсутствовали для них запчасти. Недостатков было много, и борьба с ними не велась активно.

В 1936 году ситуация, связанная со снабжением мастерских и ремонтом автомобилей значительно улучшается. Кроме того, развернулось строительство гаражей, автобусного парка, а также дорог. По сторонам шоссе были устроены тротуары, на которых зимой во время гололеда велась расчистка.

Развитие железнодорожного транспорта города Магнитогорска

*Ты слышишь ровный гул колёс,
И вот перед перроном
Остановился паровоз
С прицепленным вагоном.*
Самуил Маршак

Наряду с гужевым и автомобильным транспортом в городе Магнитогорске развивалось и железнодорожное сообщение. Учитывая состояние автохозяйства, роль железнодорожного транспорта нельзя уменьшать. Первый паровоз ОД-1801 для работы на Магнитстрое прибыл еще в 1929 году: 30 июня на станцию Магнитогорск подошел первый поезд из Карталов по новой 145-километровой ветке. (Приложение 3) Функции железнодорожного транспорта в городе были различными. С 8 августа, после запрета администрацией города транспортировки рабочих грузовыми машинами, он стал осуществлять пассажирские перевозки. Утром и вечером маршрутные составы из 5-10 вагонов должны были ходить между станциями: Плотина - Сосновка - Сортировочная - Заводоуправление - Вокзал - Аширский городок - Ежовка. Путь состава из 5-10 вагонов состоял из 8 маршрутов. Кроме этого, летом 1931 года железнодорожный транспорт участвовал в ликвидации эпидемической вспышки сыпного тифа. Санитарный поезд, сформированный областным комитетом РОКК (Российское Общество Красного Креста) работал в Магнитогорске с августа по сентябрь 1931 года. В его составе, исключая команду машинистов, ежедневно трудилось около 100 медицинских работников (9 врачей и 90 средних и младших медработников). В результате меньше чем за месяц медицинскому персоналу удалось справиться с начавшейся на Магнитстрое эпидемией. Одновременно медики постарались привить магнитостроевцам здоровый образ жизни и элементарные правила гигиены. В итоге начальник поезда Колчанов в 1932 году стал заведующим магнитогорским горздравотделом.

Особую роль в развитии железнодорожного транспорта сыграло решение Горсовета о создании в июле 1931 года комиссии по выбору места для левобережного вокзала. Строительство было начато 1 августа 1931 года, и уже в 1932 году вокзал вступил в строй. Здание вокзала вмещало более 300 пассажиров, имело 2 буфета, сберегательную кассу, справочное бюро, комнату матери и ребенка, красный уголок и ресторан. В мае 1932 года были построены пассажирские платформы в Субутаке и Буранном. В 1934 году Транспортная секция вполне

успешно участвовала в конкурсе городов на лучшую помощь железнодорожному транспорту.

Железнодорожный транспорт был в центре внимания не только Горсовета, но и некоторых других организаций. Например, Горздравотдел выделил двух сестер и одного врача для обслуживания железнодорожников и оказал большое влияние на организацию комнаты матери и ребенка на вокзале. В свою очередь Городской отдел народного образования выделил три передвижки книг, а Пищепром открыл продуктовый ларек на вокзале. Магнитогорский металлургический комбинат чаще всего выступал спонсором железнодорожников, выделяя им дополнительное топливо. Помощь указанных организаций сыграла значимую роль в становлении и организации железнодорожного транспорта города Магнитогорска, учитывая, что транспортная ветка, протянутая к городу, является тупиковой и не представляет особой финансовой ценности пассажирских и производственных перевозках. Тем не менее, следует отметить, что к концу 1930 годов, железнодорожный транспорт города представлял собой четко отлаженную структуру, в которой редко происходили сбои – работа по ремонту вагонов происходила своевременно, задержки поездов случались крайне редко, осуществлялся контроль для выявления безобразий на железнодорожных путях с помощью контрольных постов.

Трамвай

Старый трамвай

*О ветки шаркая акаций
И рассыпая искры в тьму,
Идёт трамвай...
Хочу признаться:
Он дорог сердцу моему.*

*Не покривив душой ни мало,
Скажу я честно про него,
Хотя он сделан из металла,
Трамвай — живое существо.*

*Пришёл он новенький с завода
И встал в сияющем строю.
О сколько всякого народа
Он перевёз за жизнь свою!*

*Он шёл сквозь вьюги и морозы,
Сквозь летний зной и лёд зимы.
Он слышал смех и видел слёзы
И жил всем тем, чем жили мы.*

*Сейчас, покрытый краской рыжей,
С рекламой броской на боках,*

*Он стал как будто тише, ниже...
И как бы вовсе не зачах.*

*Пройдя по рельсам лет немало,
Колёс с полсотни износив,
Он по путям скрипит устало,
Выводит старческий мотив.*

Николай Полотнянко

Однако железнодорожный транспорт в силу своей затратности и громоздкости не мог постоянно решать проблему внутригородских пассажирских перевозок. Было принято решение об организации в городе Магнитогорске трамвайного парка. Решение об его организации было принято в 1933 году. Управление комбинатом создало организацию «Трамвайстрой» во главе с Букваревым и главным инженером Теплицким. Трамвайстрой занялся реализацией поставленной задачи. После изучения города и предполагаемых маршрутов комиссия Коммунального строительства решила связать трамвайным сообщением следующие пункты: Соцгород, 1-й участок, Ай-Дарлы, Ежовка, Американский поселок, станица Магнитная, Сосновая гора, поселок Верхнекизильский, Красная Башкирия, поселок Среднеуральский, поселок цементного и бетонного заводов, поселок Агаповка. (Приложение 4) Работали по-ударному, стремились успеть к 17-й годовщине Октября, но в сроки не уложились, так как случались перебои в снабжении материалами, несвоевременно поступали чертежи. Дату пуска первого трамвая перенесли на 15 декабря 1934, а потом на 1 января 1935 года. Одновременно ряд магнитогорцев были отправлены в Свердловск осваивать профессию вагонновожатого. (Приложение 6) К 1 января 1935 года строительство было закончено. В однопутном исчислении длина первой ветки магнитогорского трамвая составила 11 километров. Впрочем, для своевременного пуска трамвайного движения вновь появилось препятствие: 2 моторных вагона в оговоренные сроки в город не прибыли. Приказ директора комбината А.П.Завенягина о пуске трамвая вышел только 17 января 1935 года, когда были преодолены все препоны. Приказом устанавливалось 7 трамвайных остановок: Заводуправление, Звуковое кино, 1-й участок, 13-й участок, 11-й участок, Кировская, Угол Северного и Восточного проездов, Кировско-Карадырский проспект, кольцо 3-го квартала. Одновременно были определены тарифные ставки оплаты проезда – Заводуправление – 13-й участок – 10 копеек, 13-й участок – угол Северного и Восточного проездов – до кольца у Щитовых – 10 копеек. Полная стоимость проезда от Заводо-

управления до Щитовых – 30 копеек. На следующий день, 18 января 1935 года трамвай был пущен в эксплуатацию. Ровно в 12 часов дня двинулся первый состав трамвая. (Приложение 5) За первую рабочую смену было перевезено 15 тысяч пассажиров и продано 8 тысяч билетов, которые стали продавать ближе к вечеру. Установлено, что первый трамвай вывела Клавдия Ивановна Козлова, которая окончила курсы водителей в Свердловске.

Воздушный транспорт

Помимо наземных видов транспорта в 1930-х году свое развитие в городе получает воздушный транспорт. Официальным днем рождения магнитогорского аэропорта считается 15 августа 1930 года. В 6 часов вечера по московскому времени на посадочной площадке на левом берегу реки Урал, у подножия горы Магнитной (ныне аэродром РОСТО), приземлился самолет Юнкерс F-13. (Приложение 7) В городе была открыта авиалиния по маршруту Свердловск – Челябинск – Магнитогорск, протяженностью 485 км. Время в пути составляло 3,5 часа. Следует отметить, что к середине 1930 года аэропорт становится вполне официальным подразделением магнитогорского транспортного хозяйства. У него появился свой телефонный номер: 1 – 61 через Центральную, по которому можно было узнать или уточнить информацию о нужном рейсе. К 1932 году авиалинии Магнитогорска осуществляли не только пассажирские перевозки, но и стали заниматься почтовыми отправлениями по маршруту Магнитогорск – Свердловск – Магнитогорск. Одновременно руководство аэропорта и города озабочилось подготовкой собственных кадров. На аэродроме базировался самолет По-2 – учебно-тренировочный биплан для начальной летной подготовки, который арендовал металлургический комбинат. (Приложение 8) В том же 1932 году магнитогорских почитателей авиации ожидал сюрприз – в Магнитогорск прилетел самолет АНТ-9 «Крокодил». Однако, несмотря на очевидные успехи в области авиации, данный вид транспорта, как и в целом в Советском Союзе развивался медленно. Со временем, в марте 1933 г. в авиа хозяйстве города добавилось регулярное сообщение по маршруту Свердловск – Магнитогорск на почтово-пассажирском четырехместном самолете «Сталь-2» из Свердловска. В марте 1935 года для нужд Магнитогорского металлургического комбината приобретен в Москве самолет ЦР-5Л (Р-5). Получил его и перелетел в Магнитогорск пилот И.Д. Ефимов. Опытный самолет Н.Н. Поликарпова Р-5

представлял собой двухместный легкий би-план бомбардировщик/разведчик. Первый полет он совершил осенью 1928 года. Итак, можно сказать, что в городе базировались и использовались относительно новые модели самолетов, что ставило магнитогорскую авиацию конкурентоспособной в отношении других видов городского транспорта.

Заключение

Таким образом, за короткое время с 1930 по 1935 гг. транспортная система Магнитогорска, можно сказать, совершила революцию. Из сотни грузовых автомобилей и разбитых дорог она превратилась в сеть шоссейных дорог, железнодорожных путей и нескольких авиалиний. Особую составляющую транспортной системы города составил трамвайный парк. За довольно короткий срок администрацией города был достигнут существенный сдвиг в количественном и качественном соотношении транспорта в Магнитогорске. Прогресс был виден и в создании дорожных правил и контролирующих служб. Естественно, существовало еще немало проблем в транспортной инфраструктуре города, которые необходимо было решить Городскому совету. Но в целом магнитостроителям удалось создать сносные транспортные коммуникации, которые сыграли решающую роль в строительстве Магнитогорского металлургического завода и города Магнитогорска. В начале работы я выдвигал гипотезу. Я предположил, что транспорт необходим для строительства и развития современного города. И решил это доказать. Я провел изучение материалов по этому вопросу, рассматривал примеры из истории, когда люди не могли обойтись без транспорта, когда его наличие или же отсутствие решало исход крупнейших со-

бытий. Это значит, что гипотеза, которую я поставил вначале своей работы, полностью верна.

Список литературы

1. Баканов В. Испытание Магниткой. — Магнитогорск, 2001. С. 131-138.
2. Баканов В. Испытание Магниткой. — Магнитогорск, 2001. С. 139-140.
3. Муниципальное учреждение «Магнитогорский городской архив» (МУ МГА). Ф.10 (Горсовет). Оп. 1. Д. 31. Л. 98.
4. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 31. Л. 117.
5. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 5. Л. 9.
6. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 167. Л. 3.
7. Магнитогорский рабочий. 1935. 11 марта.
8. Магнитогорский рабочий. 1935. 22 марта.
9. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 3. Л.1.
10. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 3. Л.2
11. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 59. Л. 46.
12. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 59. Л. 113.
13. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 59. Л. 116.
14. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 95. Л. 1
15. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 245. Л. 1, Л. 2, Л. 3.
16. МУ МГА. Ф. 10. Оп. 1. Д. 115. Л. 12
17. Русское краеведение
18. <http://liricon.ru/pesnya-o-brezentovoj-palatke.html>,
19. <http://stihi-russkih-poetov.ru/poems/samuil-marshak-poezd>,
20. <http://samaralit.ru/?p=30476>,
21. <http://o-mg.narod.ru/ist07.htm>,
22. https://yandex.ru/images/search?text=%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%82%20%D1%8E%D0%BD%D0%BA%D0%B5%D1%80%D1%81%20%D1%84%2013&img_url=https%3A%2F%2Fotvet.imgsmail.ru%2Fdownload%2F77ef00a608ff73d20fe75509317cf17b_i-700.jpg&pos=2&rpt=simage,
23. https://yandex.ru/images/search?img_url=https%3A%2F%2Fcont.ws%2Fuploads%2Fposts%2F177605.jpg&text=%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%82%20%D0%BF%D0%BE%202&noreask=1&pos=0&lr=56&rpt=simage,