

8. Прохоров Б. Б. Организация здравоохранения в России в XX в. // Россия в окружающем мире: 2001 (Аналитический ежегодник). М., 2001. С. 1–44.
9. Работа отдела здравоохранения // Уральский рабочий. 1920. 1 августа.
10. Сборник статей, посвященных вопросу о едином уральском медфаке. Пермь, 1924.
11. Соркин Ю. На фронте здравоохранения // Вечерний Свердловск. 1987. 29 сентября.
12. Статистический ежегодник России 1915 года (год двенадцатый). Пг., 1916. Ч. 3.
13. Чуфаров В. Г., Главацкий М. Е. Помощь рабочего класса Урала высшей школе в годы восстановления народного хозяйства // Из истории заводов и фабрик Урала. Вып. 2. 1963. С. 196–199.

© Островкин Д.Л., 2017

УДК 656.121(470.55)(091)

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В МАГНИТОГОРСКЕ

Д. В. Капицына

Магистрант

Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова,
пр. Ленина, 26, 455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, Российская Федерация
эл. почта: kapitsynad@mail.ru

Автор вводит в научный оборот новые данные об истории появления городского пассажирского электротранспорта в Магнитогорске. Создание городского пассажирского электротранспорта имело большое значение в 1935–1941 гг. для формирования городской инфраструктуры и облика города.

Ключевые слова: трамваи, городской транспорт, пассажирский электротранспорт, история транспорта, вагоновожатые.

D. V. Kapitsyna

THE HISTORY OF URBAN PASSENGER ELECTRIC TRANSPORT IN MAGNITOGORSK

Undergraduate the Department of General history

The Institute for the Humanities

Nosov Magnitogorsk state technical University,

pr. Lenina, 26, 455000, Chelyabinsk region,

Magnitogorsk, Russian Federation

The author introduces into scientific circulation new data on the history of the emergence of urban passenger electric transport in Magnitogorsk. The creation of the urban passenger electric transport was of great importance in the years 1935–1941 for the formation of urban infrastructure and city appearance.

Key words: trams, city transport, passenger electrotransport, history of transport, motormans.

Городской пассажирский электротранспорт является важнейшей составной частью социальной и производственной инфраструктуры города. Понимание жизненной необходимости строительства трамвайного парка и пуска трамвая в Магнитогорске к властям молодого соцгорода пришло в 1933 г. К этому времени было построено заводоуправление, и цеха завода, первый жилой поселок – Щитовой. Расстояние между металлургическим комбинатом и поселком было значительное, не хватало автобусов для перевозки людей на работу. Первостроители вспоминали, что им ежедневно приходится проделывать пятикилометровый путь в один конец и немудрено, что многие из нас часто опаздывали [4, с. 2].

Для строительства трамвая в 1933 г. управлением завода было создано предприятие «Трамвайстрой» под контролем Горсовета. Первоначально планировалось запустить трамвай 7 ноября 1934 г., потом дату перенесли на 15 декабря, а затем на 1 января 1935 г. Депутатами Горсовета было «предложено принять практические меры и оказать помощь Трамвайстрою по скорейшему пуску трамвая первой очереди» [5, с. 2]. В Проекте наказа избирателей Маг-

нитогорскому городскому совету было записано: «Ввести в эксплуатацию первую очередь трамвая не позднее января 1935 г. и вторую очередь – не позднее ноября 1935 г.» [14, с. 2]. Неоднократно устраивались субботники, на которых комсомольцы строили трамвайные пути. «30 ноября состоялся массовый комсомольский субботник на строительстве трамвая. Организованной группой на него вышли трамвайстроєвцы – 270 чел., а всего в субботнике участвовало 750 чел. На субботнике работали 34 автомашины и 41 лошадь» [6, с. 1].

Управление завода помогало «Трамвайстрою» оборудованием и квалифицированными рабочими: «Отделу снабжения предложено немедленно отгрузить трамваю со склада ДОК 1500 штук шпал, прибывших из Катав-Ивановского завода ... Отделу технического оборудования тов. Сакве отдано распоряжение о немедленной передаче Трамвайстрою одного сварочного аппарата... должны быть переданы 3 квалифицированных электросварщика... не позднее 25 ноября перебросить на балластировку пути не менее 200 рабочих» [7, С.2]. Но все равно к намеченному сроку пуска первого трамвая, строители не успевали, так как «положение со сваркой серьезное, что уже 1-ХП из-за сваренных рельс задерживалась укладка путей» [10, с. 1]. Одной из главных проблем строительства была проблема монтажа подстанций: «некоторые монтажные работы нельзя производить, пока помещение станции не утеплено... главный инженер Пикорский ... дал последнее обязательство: отопление будет закончено 5 декабря... Сегодня 9 декабря. Отопления все еще нет» [11, с. 1]. Предприятие «Сантехстрой» задерживало пуск отопления на подстанциях, поэтому задерживался их монтаж.

Строительство первой очереди трамвая было закончено к 1 января 1935 г., но пустить трамвай не удалось. Комиссией по приемке работ было выявлено множество недочетов и недоделок. Моторные трамвайные вагоны не были доставлены в Магнитогорск, и их нужно было отладить перед пуском на линию. Все это заняло больше двух недель. К пуску трамвая необходимо было решить еще одну проблему – кадровую. Для этого осенью 1934 г. из числа строителей предприятия «Трамвайстрой» 16 человек были отобраны и отправлены в Свердловск на кратковременные курсы вагонowodжатых. Среди них были комсомольцы Колова Клавдия, Крещук Станислав, Никочало Иван. Через 1,5 месяца они вернулись в Магнитогорск, овладев новой профессией – вагонowodжатым трамвая. Затем уже эти первые вагонowodжатые учили молодежь [2, л. 5].

И наконец-то пуск первого трамвая состоялся: «Под ликующие взоры большой толпы, собравшейся у заводоуправления, ровно в 12 ч. дня 18 января по рельсам плавно двинулся первый состав трамвая» [13, с. 2]. Один из первых вагонowodжатых трамвая Станислав Викентьевич Крещук вспоминает этот день: «И хотя день был обычный, рабочий, настроение у горожан было праздничное, люди ждали начала движения и радостно его встречали. Они поздравляли нас, трамвайщиков, желали нам успехов в работе. Колова Клавдия среди женщин была первым водителем. Первый трамвай, который шел от Щитовых до заводоуправления. В этот день 18.1.1935 года рождение трамвая было для людей радостью, ликовали, люди бежали за ним, целовали друг друга каждый хотел прокатиться» [2, л. 5]. Первая трамвайная линия шла от поселка на Щитовых до заводоуправления, там было трамвайное кольцо, на котором трамвай разворачивался и шел обратно. Протяженность первого участка трамвайных путей была 5,8 км [8, л. 24].

Оставались и нерешенные проблемы. В городе было всего два моторных трамвайных вагона. Только через полгода появились еще два прицепных вагона, к концу 1935 г. трамвайное хозяйство имело два моторных и шесть прицепных вагона [9, л. 6]. Поэтому в трамваях постоянно был перегруз вагонов, вместо положенных 60 пассажиров вагоны перевозили по 100–120 пассажиров. На трамвайных остановках не было вывесок, не были оборудованы поддоны, на которые могли спускаться из трамвая пассажиры. Не было освещения трамвайных путей и трамвайных остановок: «С наступлением темноты для воджатых настают самые тяжелые часы работы. Они больше всего заботятся о том, чтобы не случилось аварии. Создавшееся положение может привести к тяжелым последствиям» [12, с. 2]. Вагоны трамваев не отапливались, а также не было теплых помещений для стоянки и ремонта вагонов. «Вагоны готовили к выпуску на улице, в мороз, на яме, которая и сейчас сохранилась на разворот-

ном кольце «Полевая». На конечных разворотных пунктах жгли костры и в кострах разогревали кирпичи, потом укладывали их на пол под ноги водителей, чтобы валенки к полу не примерзали» [1, л. 1].

При пуске первого трамвая не были составлены и утверждены правила пользования для граждан, они появились в феврале 1935 г. В них устанавливалось: «Проезд в трамвайных вагонах разрешается только по билетам... Члены ЦИК СССР, ВЦИК СССР, облисполкома, окрисполкома, горсовета, обкома ВКП (б), райкомов ВКП (б), работники милиции и уголовного розыска, находящиеся при исполнении служебных обязанностей, пользуются во всех случаях бесплатным проездом» [3, п. 2]. Подростки, которые висли на подножках трамвая, чтобы прокатиться, их называли «висунами», подвергались опасности получения травм. В Правилах пользования трамваем было написано: «Воспрещается во время хода висеть на подножках, поручнях и других наружных частях. Кондукторам трамвая вменяется в обязанность не допускать на подножках, задерживать отправление трамвая до удаления лиц с указанных мест, передавать их в распоряжении милиции» [3, п. 10].

Источники и литература

1. Архив МП трест «Маггортранс». Ф. 10. Оп. 1. Д. 5.
2. Архив научно-технического музея ОАО ММК. Ф. 15. Оп. 1 Д. Н-17.
3. Архив МП трест «Маггортранс». Ф. 10. Оп. 1. Д. 5.
4. 10 километров в день // Магнитогорский рабочий. 3 декабря 1934. С. 2.
5. Закончить в срок строительство второй очереди трамвая// Магнитогорский рабочий. 1937. 10 сентября. С. 2.
6. Комсомольская помощь трамваю// Магнитогорский рабочий. 1934. 3 декабря. С. 1.
7. Меры приняты// Магнитогорский рабочий. 1934. 29 ноября. С. 2.
8. МКУ «Городской архив» г. Магнитогорска. Ф. 10. Оп. 1. Д. 227.
9. МКУ «Городской архив» г. Магнитогорска. Ф. 16. Оп. 1. Д. 118.
10. Осталось 23 дня // Магнитогорский рабочий. 1934. 9 декабря. С. 1.
11. Осталось 28 дней // Магнитогорский рабочий. 1934. 3 декабря. С. 1.
12. Осветить трамвайную линию // Магнитогорский рабочий. 1937. 22 августа. С. 2.
13. Под ликующие взоры... //Магнитогорский рабочий. 1935. 20 января. С. 2.
14. Проект наказа избирателей Магнитогорского городского совета // Магнитогорский рабочий. 1934. 26 ноября. С. 2.

© Капицына Д.В., 2017

УДК 94(571.122).084.8

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ ЛАРЬЯКСКОГО (НИЖНЕВАРТОВСКОГО) РАЙОНА В 1940–1943 гг.

С. В. Миронычев

Студент

Нижевартовский государственный университет,
ул. Ленина, 56, 628600, г. Нижневартовск, Российская Федерация
эл. почта: mironichev1983@mail.ru

Автор рассмотрел некоторые аспекты социально-экономического положения населения Нижневартовского района Ханты-Мансийского округа в годы Великой Отечественной войны. Приведены данные о заработной плате различных категорий работников. Содержатся сведения об условиях труда и бытовом положении населения в 1941–1943 гг. В статье систематизированы имеющиеся в науке материалы, уточняются некоторые статистические данные о социально-экономическом положении населения Нижневартовского района.

Ключевые слова: колхозы; артели; сельсоветы; трудоспособное население; численность населения.