

НАВСТРЕЧУ 65-ЛЕТИЮ ММК

Наш трамвай живой, он движется и живет и совсем недавно отметил свое 60-летие. Его юбилей прошел без особых торжеств и славословий. Просто городу некогда было, он занимался своими делами.

В жизни часто бывает: кто трудится не покладая рук, того не замечают. Что же тут особенного? Он и должен трудиться, это само собою разумеется!.. Вдруг за какое-то дело взялся лодырь и белорука. И вот уже слышатся возгласы удивления и восторга, раздаются похвалы: «Ах, какой молодец! Ах, какой умелец! Как он славно трудится!» А этот молодец через минуту сидит сложа руки и горделиво поглядывает на всех с осознанием исполненного долга.

Поэтому, наверное, меня охватило чувство глубокого удовлетворения, когда узнал о готовящемся музее истории трамвая Магнитогорска. Поведала об этом в архиве Евгения Анатольевна Еланская: «Год тому назад нынешний начальник трамвайного управления (теперь оно называется трест «Электротранспорт») Сергей Федорович Мирошин попросил меня собрать архивный и газетный материал для музея...»

«Десертными» ложечками черпает Евгения Анатольевна из кладезы истории нужные факты для музея родного ей управления. Родного потому, что она ветеран, отдала трамваю 35 лучших лет своей жизни. С энтузиазмом взялась за дело и успешно, творчески, шаг за шагом открывает для горожан историю нашего трамвая с момента его зарождения в 1935 году.

Поначалу магнитогорцы не очень задумывались о пассажирском транспорте: все было под руками — вот барак, а вот работа. В крайнем случае лошадка выручит. А когда стали строить Соцгород, откуда до завода шагать по прямой около пяти километров, тут-то и возникла проблема... Кому-то пришлось в голову проложить железнодорожный путь от завода до Соцгорода и пустить по нему поезд с несколькими теплушками. Три раза в день ходил он по маршруту (нынешний проспект Пушкина), подвозя и увозя рабочую смену. На дороге в один конец уходил один час с ожиданием.

Между тем город рос. Появились десятки разбросанных жилых участков и поселков. Нужно было собрать их воедино, соединить дорогами и общественным транспортом.

Может быть с побуждения Магнитки Наркомат Коммунального хозяйства РСФСР, рассматривая транспортные проблемы по стране, пришел к необходимости «увеличить «провозоспособность» трамваев, минимум, на 30 процентов там, где они существуют, и продолжать строительство там, где оно уже ведется, и начать новое в городах Челябинске, Грозном, Магнитогорске, Шахтах, Таганроге, Новосибирске, Дзержинске». Относительно автобусного движения Наркомхоз внес предложение «к концу пятилетки во всех городах, насчитывающих свыше 20 тысяч жителей, так же и рабочих поселках индустриального значения организовать автобусное сообщение».

Опираясь на это мнение Наркомхоза, «Магнитострой» заключил с «Коммунстроем» договор «на составление проекта механизированного пассажирского транспорта в Магнитогорске», причем, к концу 1932 года трамвай должен вступить в строй. Предусматривалось: «Время на проезд из любой точки основной части города на завод и в другие места работ не должно превышать 30-35 минут, с учетом ожидания, посадки и высадки».

После изучения города и предполагаемых маршрутов движения транспорта комиссия «Коммунстрой» определилась на ближайшее время (до 1937 года) связать трамвайным и автобусным сообщением «следующие пункты: Соцгород

(жилрайон), 1-й участок, Айдарлы, Ежовка, Американский поселок, станция Магнитная, Сосновая гора, поселок Верхнекизилский, Красная Башкирия, поселок Средне-Уральский, поселок Цементного и Бетонитового заводов, поселок Агаповка». Эти пункты будут связаны транспортом в первую очередь с местом работы: Metallургический комбинат, Туковый комбинат, ЦЭС, Цементный, Бетонный, Шамотный и Кирпичный заводы, Обогащительная фабрика, Рудники, Известковые карьеры, Трубопрокатный и шлакобетонный заводы. «Коммунстрой» обещал дать проекты в кратчайший срок, чтобы приступить к строительству с весны 1932 года, «и в этом же году начать эксплуатацию линий первой очереди...».

«Магнитогорский рабочий» призвал заинтересованные организации и население высказаться по предварительным проектным наметкам на страницах газеты.

Но, как говорят, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Правда, автобусное дви-

«Магнитогорский рабочий» в те горячие дни отмечал, что 16800 человек энтузиастов отработали на субботниках, существенно сдвигая сроки пуска трамвая первой очереди. Газета, как много раз прежде, опять взяла на себя роль вдохновителя и «толкача». Начальник «Трамвайстроя» и главный инженер писали в небольшой заметке по поводу пуска первой очереди: «По инициативе «Магнитогорского рабочего» первые работы по земному полотну начались без проекта с 6 мая 1934 года. В этот день трудящиеся Магнитогорска в первый раз вышли на субботник на строительствo трамвая. В этом первом субботнике, как и в последующих, принял большое участие ИТК».

ИТК — слово, состоящее из начальных букв трех слов, пока загадка: ИТК можно прочитать как инженерно-технический коллектив и как исправительно-трудовая колония, уже существовавшая в городе к тому времени почти два года. Остановимся на «инженерах и тех-

При наличии всего двух моторных вагонов выход одного из них грозит срывом всей работы трамвая».

Наконец-то наступил долгожданный день. «Под ликующие взоры большой толпы, собравшейся у водоуправления, ровно в 12 часов дня 18 января по рельсам двинулся первый состав трамвая. Блестящая новая покраской, два нарядных трамвайных вагона вдоль центрального шоссе двинулись в соцгород. По традиции в первые часы работы трамвая пассажиров катают бесплатно. Ближе к вечеру кондуктора стали продавать билеты. За первую смену было продано 8 тысяч билетов. Всего за первый день было перевезено по городу около 15 тысяч пассажиров».

Но вот беда, сокрушается автор заметки о первом дне работы трамвая: «Кондуктора допускают большой перегруз. Вместо 60 в вагон набираются по 100-120 пассажиров. И вот результаты: в первый же день работы выдвинуто два стекла. Тов. Букварев сейчас сокруша-

Владимир БАКАНОВ

Трамвай мечты

Трамвай, когда-то предел мечтаний магнитогорцев, стал сегодня обыденным средством передвижения. Настолько обыденным, что порою мы его перестаем замечать. Давно, а для многих всю жизнь, стучит он по стыкам рельсов. Иногда раздражает особенно гулками отстукиваниями колес в ночной тиши, иногда вызывает досаду затаившимся ожиданием нужного маршрута. Не так ли нас раздражают яркое солнце и летняя жара, зимние морозы и скрипящий снег? Хотя мы знаем, что это неизбежно, они были и будут, они с нами и для нас они вечны.

Смена

Р. Дышаленковой

Утонувший в ночи по колено, озаряемый лунным огнем, город спит, но качается смена в колыхальном трамвае своем. По каленым, накатанным рельсам, год за годом к сердцам городов бесконечным заботливым рейсом едет смена для добрых трудов. С неперенным своим

«Беломором», с прибауткой, лихо на подъеме, с откровенным своим разговором да с обеденным мятым «рублем». На Магнитке, в Кузнецке, в Тагиле, с молодых, незапамятных пор,

жение организовалось довольно быстро, а с трамваем вопрос затянулся. Только в сентябре 1933 года Совет Труда и Оборонной страны, обсуждая положение со строительством комбината и города, записал в своем постановлении одной строкой: «Включить в план строительства города на 1934 год постройку трамвая». Этим же постановлением предписывалось передать городу 25 пассажирских автобусов. Наконец-то проблема сдвинулась с мертвой точки. Управление комбината создает новую организацию «для строительства трамвая — «Трамвайстрой» во главе с Букваревым и главным инженером Теплицким. Проектанты долго выбирали трассу. У магнитогорцев было два мнения: одни предлагали проложить первые трамвайные пути по кратчайшей прямой от Цитовых до завода мимо Соцгорода, горсада и цирка, то есть по сегодняшнему проспекту Пушкина. Другие стояли за обходной путь, через 13-й участок, чтобы обслужить застроенные районы. Приняли второе предложение, хотя этот путь был длиннее и требовал сноса нескольких строений. Это и ныне существующий путь через Профсоюзную.

Трамвай мечты магнитогорцев становился близкой реальностью. Еще не имея проекта, «Трамвайстрой» приступил к отсыпке полотна. Магнитогорцы — рабочие, комсомольцы, домохозяйки добровольно выходили на новостройку, трудясь в цехах сверхурочно, изготовляя троллейные опоры и другие металлические конструкции, водители грузовых автомобилей отработывали по несколько часов на перевозке грунта и щебня.

Александр ПАВЛОВ

едут люди, простые такие, и о важном ведут разговор. Разбирают по полочкам время, поднимают вопросы ребром... Или врежут под самое темя, или выдадут молча «Добро». Поразмышлять бывает не лишне о себе, о житье, о бытие. Достается и прошлым,

и пришлому, а своим — по особой статье. Мысли ясны, и сжаты, и цепки. Среди всякой хулы и похвалы вернее и чище оценки, видит Бог, никогда не зная! Хорошо, бескорыстно, степенно, повсеместным триумфом труда проезжает рабочая смена. И мерцают в ночи города.

ется, что ему не скоро удастся достать стекла. Придется остеклять мелкими стеклами».

Вопреки устоявшемуся мнению. Е. А. Еланской удалось установить, что первые трамваи на линию вывел не Крещук С. И., а Колова Клавдия Ивановна, здравствующая и ныне. Она в составе 10 курсантов, в том числе и Крещук, закончила курсы водителей в Свердловске в 1934 году.

Первые 6 км двухрядного пути запомнились на всю жизнь не только трамвайщикам, но и всем магнитогорцам — это был трамвай их мечты. Коротко, по-деловому звучит приказ директора ММК Завенягина от 17 января 1935 года: «В связи с окончанием строительства трамвая первой очереди приказываю:

1. С 18 января 1935 года трамвай пустить в эксплуатацию. Руководство эксплуатацией трамвая оставить за Трамвайстроем...»

7. Установить остановки трамвая: Заводоуправление, Звуковое кино, 1-й участок, 13-й участок, 11-й участок, Кировская, Угол Северного и Восточного проездов, Кировско-Карадырский проспект, кольцо 3-го квартала.

8. Тарифные ставки временно утвердить: Заводоуправление — 13 копеек, 10 копеек, 13 участок — Угол Северного и Восточного проездов — 10 копеек, Угол Северного и Восточного проездов — до кольца у Цитовых — 10 копеек. Полная стоимость проезда от Заводоуправления до Цитовых — 30 копеек.

9. Трамвайстрою с января месяца 1935 года развернуть работы по дальнейшему строительству с расчетом окончания и сдачи в эксплуатацию участка Заводоуправление — Ежовская ветка к 1 июня 1935 года...»

Начались будни вечно строительства трамвая, не заканчивающегося и по сей день. По мере роста города развивалось и его трамвайное хозяйство. За 60 с лишним лет протяженность трамвайных путей в городе выросла с 6 до 152 км, с 1 до 21 маршрута.

С тех далеких лет трамвайные пути и трамвай вошли животворными артериями в организм города. День и ночь стучат колеса, беспokoя и радуга горожан. А водят трамваи, в основном, женщины. Поклонимся же им до земли и скажем большое спасибо. Они, как никто, это заслужили.

1 сентября 1930 года — вышел первый номер газеты «Комсомольская правда» на Магнитострое.

1 сентября 1932 года — вступила в строй дробильная фабрика № 2.

1 сентября 1939 года — открылось музыкальное училище.

2 сентября 1987 года — в Магнитогорске начались гастроли Московского ордена Дружбы народов цыганского театра «Ромэн».

2 сентября 1990 года — открылась фирма «Гит». Директор И. В. Иванова.

3 сентября 1930 года — состоялось первое заседание президиума горсовета. Председателем президиума горсовета избран Н. Д. Бусыгин.

4 сентября 1967 года — сдано в эксплуатацию новое здание городского театра.

5 сентября 1929 года — начался монтаж временной электростанции № 1. Ее начальником назначен бывший матрос, коммунист Макарычев.

5 сентября 1935 года — проведена первая пробная плавка на печи № 11.

7 сентября 1829 года — крепость Магнитную посетили известный ученый А. Гумбольдт, химик Густав Розе и сопровождавший их декабрист С. М. Семенов.

7 сентября 1955 года — окончено строительство мясокомбината.

8 сентября 1940 года — сдана в эксплуатацию мартеновская печь № 17.

9 сентября 1920 года — создан Магнитный райком ВКП(б). В Магнитном поселке создана коммуна. Начались изыскательско-проектные работы по строительству железной дороги Белорецк-Магнитная.

10 сентября 1939 года — мартеновская печь № 14 выдала сталь.

11 сентября 1975 года — Президиум Верховного Совета РСФСР присвоил почетное звание «Заслуженный работник культуры РСФСР» В. Я. Лаптеву.

13 сентября 1939 года — вступила в строй мартеновская печь № 15.

15 сентября 1965 года — в город приехал летчик-космонавт П. Р. Попович.

16 сентября 1982 года — приказом Спорткомитета при Совете Министров РСФСР присвоено почетное звание «Заслуженный тренер РСФСР» Н. П. Роговой.

Генеральный директор первым покинул тонущее предприятие

Приватизация, постигшая Скопинский (Рязанская обл.) гидрометаллургический завод, не только не принесла благоденствия новорозжденному АО «Металлург», но и до предела обострила социально-экономическую ситуацию на предприятии.

Некогда вполне благополучная структура, производившая из рудных концентратов соединения, содержащих вольфрам, молибден и кобальт и уверенно работавшая как на внутреннем, так и внешнем рынке, ныне влечит жалкое существование. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что уровень производства в АО упал по сравнению с 1991 годом до катастрофических 13,7 процента и продолжает сокращаться.

При этом администрация завода и руководство рязанской финансово-промышленной группы «Инвест», владеющей почти 50 процентами акций АО, не только демонстрируют полную хозяйственную несостоятельность, но и по сути ведет дело к закрытию завода и увольнению всех его 1400 работников. Достаточно сказать, что и без того нищенская зарплата, не превышающая 300 тыс. рублей в месяц, не выплачивается уже с ноября 1995 года. То есть с того самого времени, когда на предприятии в последний раз видели избранного при акционировании генерального директора.