

Презентация

Инициатором создания книги выступило руководство муниципального предприятия «Маггортранс». Всё началось с разбора архива, в ходе которого были обнаружены интересные документы, относящиеся к 30–40 годам прошлого века – времени становления трамвайного движения в Магнитогорске. Так, в обычной школьной тетрадке были найдены записи о работе трамваев в годы Великой Отечественной войны. Для того чтобы ценная информация не затерялась в истории, у руководства «Маггортранса» возникла идея объединить её в книгу, которая стала бы доступна широкому кругу читателей.

За помощью Маггортранс обратился в МГТУ, на кафедру промышленного транспорта, и первоначально книга получила техническое «направление», – рассказывает один из авторов издания, профессор, доктор исторических наук Марина Потёмкина. – Но со временем стало понятно, что без истории рассказ о магнитогорском трамвае будет неполным. Поэтому к делу подключились преподаватели кафедры всеобщей истории. Образно говоря, над книгой трудились физики и лирики. В результате – объединили цифры и графики с ценными фактами и воспоминаниями, и получилась книга, которая, как нам кажется, будет интересна людям самых разных возрастов и профессий.

Работа над книгой шла около двух лет. К сбору информации привлекли студентов-историков, которые брали интервью у ветеранов трамвайного движения, изучали подшивки газет, искали интересные материалы – о трамваях и людях – в городских архивах и музеях.

Подняли максимум информации о строительстве и развитии трамвайного движения в городе, – отмечает Марина Потёмкина. – Интересно было прочесть воспоминания старожилов об открытии первой трамвайной ветки – 18 января 1935 года. Это был настоящий праздник. Известно, что первые часы пассажиров возили бесплатно, и лишь ближе к вечеру кондукторы стали продавать билеты. Полная стоимость проезда тогда составляла 30 копеек. Всего за первый день было перевезено 15 тысяч пассажиров. А ведь на тот момент город располагал всего двумя трамвайными вагонами.

По первоначальному замыслу предполагалось создать трилогию, которая охватывала бы временной период начиная с 30-х годов прошлого века и до

Экологичный и демократичный

Вышла в свет первая часть книги «Магнитогорский трамвай: исторический опыт и перспективы развития», охватывающая период с 1930 по 1955 годы

наших дней. Но пока удалось издать лишь первую часть. В ней семь глав. Кроме множества интересных, а порой и уникальных фактов они содержат огромное количество иллюстраций и документов.

– В книге много таблиц и графиков, которые составлял доктор технических наук Михаил Грязнов, – отмечает Марина Потёмкина. – Анализируя их, поняла, что из цифр могу получить ценную информацию для себя, как для историка. Такая же ситуация была и с визуальными источниками – старыми фотографиями трамваев. Технари видели на снимках вагоны определенной серии, оценивали их технические характеристики. Историков же больше интересовали бытовые моменты: вид города из трамвая, мода того времени... То есть источник был один, а выводы – разные.

Изучая материалы, авторы пришли к выводу, что в первые десятилетия существования магнитогорский трамвай представлял собой не только средство передвижения, но и коммуникационную среду, отражающую быт и культуру целого города. И здесь необходимо отметить, что магнитогорцы сразу оценили преимущества трамвая, но далеко не сразу привыкли к культуре общественного транспорта.

Дети и взрослые нередко висели на ступеньках трамваев, катались на прицепах – «колбасе», разжимали двери и выпрыгивали из вагона на ходу

В связи с этим первое время в людных местах вывешивались правила пользования трамваями, а городские газеты уделяли работе общественного транспорта пристальное внимание.

– Трамвайный вагон – это мини модель города того времени. Через конфликты, взаимопомощь, отношения между пассажирами начинаем понимать, какова повседневность Магнитогорска того или иного периода, культура граждан, – рассказывает Марина Николаевна. – Особенность Магнитогорска заключалась в круглосуточной работе главного предприятия – ММК, что отражалось на работе общественного транспорта, в

частности трамваев. «Пиковые» нагрузки приходились на утренние и вечерние часы, когда люди ехали на смену и со смены. В одной из городских газет прочла информацию о том, что в Магнитогорске в 40–50-х годах прошлого века ходил такой анекдот: « – Что это у тебя пуговица на пальто оторвана? – Так я на работу в трамвае ехал!» То есть настолько перегружены были трамваи в то время, что людям приходилось ездить в давке и тесноте.

Большую часть среди вагоновожатых и кондукторов магнитогорского трамвая составляли женщины. Авторы книги объясняют это потерей значительной части мужского населения на фронте, а также общим дефицитом рабочих рук во всех сферах производственной деятельности. На протяжении долгого времени условия труда вагоновожатых были очень тяжелыми. Первые вагоны пришли в Магнитку с Мытищинского завода. Кабина водителя не была отделена от вагона и пассажиров, которые во время давок в буквальном смысле слова напирала на водителя. Работать приходилось стоя, так как водительское место не было оборудовано сиденьем. Восемь часов на ногах. Особенно трудно приходилось зимой. Салоны трамваев не отапливались. И чтобы хоть как-то согреться, на конечных остановках ремонтники разводили костры и грели там кирпичи, которые потом ставили под ноги вагоновожатым. Одно время в трамваях устанавливали таблички с именами и фамилиями вагоновожатых, но довольно быстро от этой затеи отказались как от нецелесообразной, поскольку народ «своих» вагоновожатых знал в лицо. И не просто знал, а ценил и уважал, понимая всю сложность этой профессии.

– Было интересно изучить исторический опыт, в том числе других городов и стран, узнать, с какими проблемами там сталкивалось трамвайное движение, как они решались, – рассказывает Марина Николаевна. – В России, например, в 90-е годы трамвай был признан нерентабельным видом транспорта, и в ряде городов от него отказались. Европа, напротив, не только со-

хранила трамвай, но и всячески его развивает. Там сейчас наблюдается очередной трамвайный бум. В Магнитогорске своя специфика.

Становление города, комбината и трамвайного движения настолько тесно переплетены и связаны, что рассматривать их в отрыве друг от друга нельзя

В ходе работы над книгой открыла для себя немало интересных фактов. Например, на правом берегу строительство города шло в интересной последовательности: сначала, условно говоря, на пустом месте прокладывалась трамвайная ветка, а потом вокруг неё застраивался микрорайон.

В качестве авторов на обложке издания указаны три человека – бывший директор МП «Маггортранс» Егор Тимофеев, с подачи которого, собственно, и появилась эта книга, профессор, доктор исторических наук Марина Потёмкина и доцент кафедры логистики и управления транспортными системами МГТУ, доктор технических наук Михаил Грязнов. Но авторы отмечают, что правильнее было бы считать эту книгу результатом коллективного труда.

– Во введении мы благодарим тех, кто помогал в создании книги, – отмечает Марина Потёмкина. – Большой вклад внесли ветераны, поделившиеся своими воспоминаниями, студенты, которые перелопатили много документов и газет. Помогали преподаватели кафедры всеобщей истории и сотрудники Маггортранса.

Книга, посвященная магнитогорскому трамваю, вышла в свет в конце марта этого года. Несмотря на небольшой тираж – 500 экземпляров – с ней можно познакомиться в библиотеках города.

– Старались писать таким языком, чтобы было интересно и краеведам, и людям, далёким от истории, – говорит Марина Николаевна. – Студенты могут использовать её в качестве справочного материала, думаю, что и ветераны найдут для себя что-то новое.

К слову, в настоящее время в Челябинске готовится крупное издание «История Южного Урала». В него войдёт информация о строительстве ММК и о магнитогорском трамвае, который занимает третье место в стране после Петербурга и Москвы по количеству маршрутов и считается шестой трамвайной системой России по протяжённости трамвайных линий.

– Был изучен период 30–50-х годов прошлого века, но трамвай и по сей день остаётся одним из самых востребованных видов транспорта, поэтому интересно было бы продолжить работу, – признаётся Марина Потёмкина. – К тому же, осталось немало вопросов и по первой части. Например, по судьбам первых руководителей – Букварёва и Теплицкого. В определённый момент их след теряется. Интересно узнать, как сложилась их жизнь в дальнейшем. Так что точку ставить пока рано.

Елена Брызгалина



Сотрудницы управления трамвая



Марина Потёмкина



Пуск магнитогорского трамвая 18 января 1935 г.



Ул. Комсомольская первая половина 1950-х г.



Курсы вагоновожатых 1935 г.