

## УСЛОВИЯ ТРУДА ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЕРСОНАЛА ТРАМВАЕВ В ГОРОДАХ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ В 1930-е гг.

**Ю. Н. Кожушко**

*Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова,  
г. Магнитогорск, Российская Федерация*

Важной характеристикой уровня развития общества являются материальные условия быта и труда людей. Цель исследования – выявить основные факторы, оказывавшие влияние на работников трамвая в процессе каждодневного труда в Челябинске, Златоусте, Магнитогорске в 1930-е гг. На основе материалов из федеральных и региональных архивов и публицистической печати в работе представлены основные производственные характеристики трамвайного хозяйства РСФСР, проанализированы эксплуатационные характеристики подвижного состава, условия труда в депо и на линии движения, влияние человеческого фактора в 1930-е гг. на работу трамвая в городах Челябинской области. Исторические источники проанализированы через призму истории повседневности, в качестве базового метода использован case-study. Автор показал, что совокупное влияние достаточно суровых природно-климатических условий, отсутствие оборудованных мест работы, инструментов, материалов приводило к превышению продолжительности рабочей смены, постоянной текучести кадров. Обстоятельства условий труда диктовались общим уровнем технической оснащенности и уровнем развития отрасли. Выявленные в ходе исследования факторы, влиявшие на условия труда в трамвайных хозяйствах городов Челябинской области, в силу типичности ситуации позволяют использовать их для характеристики общей ситуации в 1930-е гг. в сфере работы трамвая в городах РСФСР (кроме ситуации в Москве и Ленинграде).

**Ключевые слова:** производственная повседневность, городской электрический транспорт, история трамвая, case-study, Златоуст, Магнитогорск, Челябинск, условия труда.

### **Введение**

В XX в. трамвай окончательно стал непременным атрибутом городской жизни. За техническими вагонами и регулярными рейсами сделалась незаметной работа людей, принимавших и принимающих участие в становлении и развитии трамвая. Ежедневное движение трамваев обеспечивал производственный персонал служб, в который входили водители трамваев, кондукторы, работавшие на линии движения, а также слесари, токари и другие работники депо. Их условия труда будут рассмотрены в данной статье. Эффективность функционирования трамвая зависела от внешних и внутренних обстоятельств работы производственного персонала. В связи с этим одним из важных вопросов является вопрос о том, какой ценой была отлажена четкая и регулярная работа трамваев, в каких условиях и как работали люди, отлажившие для потомков это движение. Ввиду нахождения трамвая в фокусе технических и социально-гуманитарных наук одновременно, дать ответ на этот вопрос позволит обращение к любой локальной истории трамвая. В данной статье обратимся к истории трамвая в Челябинской области. Города Челябинской области, имевшие трамвай в исследуемый период, – Челябинск, Златоуст, Магнитогорск. Территориальные рамки данного исследования репрезентативны ввиду общих особенностей развития, схожих с другими городами Урала и Сибири. Хронологические рамки исследо-

вания – 1930-е гг.<sup>1</sup> – период, в который были налажены производственные и управленческие механизмы функционирования городского электротранспорта в РСФСР.

### **Обзор литературы**

История трамвая оказалась привлекательной темой для представителей социально-гуманитарных наук, географов, работников городского электротранспорта. К настоящему времени написаны тексты об истории трамвая в Киеве, Москве, Магнитогорске, Нижнем Новгороде и других городах, а также регионах Центрального Черноземья и Башкортостана. В советской историографии основной акцент при изучении трамвая был сделан на его технологических и инфраструктурных характеристиках [1]. Большой вклад в популяризацию истории трамвая внёс журналист Я. Г. Годес, под редакцией которого издано несколько книг с описанием опыта работников трамвая Ленинграда, а в 1982 г. – популярная монография о трамвае [2].

Начавшийся в гуманитарных науках с начала 1990-х антропологический поворот затронул исследования истории трамвая, которые стали расходиться по направляющим: история техники и предприятий и история взаимоотношений людей на транспорте. Исследователи продолжили составлять краткие исторические экскурсы в историю трамвая, рассматривали развитие трамвайной сети

<sup>1</sup> Первый трамвай в Челябинске был пущен в 1932 г. (сам город был основан в 1736 г.), в Златоусте – в декабре 1934 г. (год основания Златоуста – 1754 г.), в Магнитогорске пуск трамвая состоялся в 1935 г. (год основания Магнитогорска – 1929 г.).

[3, с. 21, 22]. Параллельно И. Б. Орлов перечислил базовые характеристики работы трамвайных парков в РСФСР в 1917–1941 гг. [4, с. 149], а А. В. Горшенев на материалах Среднего Поволжья сформулировал факторы развития трамвая в 1941–1950 гг. [5]. Исследовательские коллективы под руководством М. Н. Потёмкиной и М. В. Грязнова дополнили историографию трамвая анализом пространства вагона [6], кадрового состава управления трамвая в Магнитогорске [7].

В зарубежной историографии трамвай рассматривался преимущественно в рамках урбанистики, концентрировавшей в себе методы социологии, истории, культурологии, архитектуры. В связи с «инфраструктурным поворотом» акцент в исследованиях сместился на влияние трамвайных коммуникаций на городское пространство [8]. Условия труда работников трамвая были представлена скорее эпизодически, на фоне больших процессов, например, в работе Д. Боуи – как часть рабочего движения [9, с. 119].

Подводя итог обзору литературы, следует заметить, что подавляющее большинство работ посвящено развитию трамвая локально, усилиями исследователей реконструированы даты пуска трамвайных линий в каждом из городов России, первые трудности работы трамвая, эксплуатируемый подвижной состав, описаны экономические аспекты функционирования трамвая, что может служить основой для понимания ежедневных проблем, с которыми сталкивались работники трамвая в 1930-е гг. Однако производственная повседневность и условия труда работников трамвая, фрагментарно представленные в вышеперечисленных работах, относятся к наименее изученным темам в отечественной историографии.

### Методы исследования

Статья написана на основе материалов из Государственного архива Российской Федерации и Объединенного государственного архива Челябинской области, данных городских газет «Челябинский рабочий», «Магнитогорский рабочий», «Пролетарская мысль». Особенность источниковой базы – фрагментарность – преодолевалась за счет параллельного рассмотрения ситуаций в трех городах. Основной тип документов – делопроизводственная документация: протоколы партийных совещаний, справки и информации, отчеты по годам. Для выявления наиболее частотных ситуаций, с которыми приходилось сталкиваться работникам трамвая, проанализированы нормативно-правовые акты – инструкции для вагоновожатых и кондукторов, постановления Министерства жилищно-коммунального хозяйства, Главного управления трамвая.

Исследование основано на методологических установках социологии города с привлечением теоретических положений истории повседневности. Концепт «производственная повседневность»

позволяет подчеркнуть влияние не только человека, но и трамвайной инфраструктуры на конструирование социального порядка. Это в свою очередь дает возможность вслед за идеями В. Вахштайна «...выделить функциональные модулы, в которых вещи “собирают” повседневную социальность, создать новый язык мышления о взаимодействиях...» [10]. Из многообразия проявлений производственной повседневности в человеческой обыденности [11] фокус данной работы сосредоточен на условиях труда, составляющих основу производственной повседневности и являющихся индикатором уровня развития общества в целом. Базовым методом исследования стал case-study, в рамках которого проведено сравнение производственных процессов трамвайного хозяйства РСФСР с трамвайными хозяйствами Челябинска, Златоуста, Магнитогорска. Для удобства анализа в работе выделены и последовательно рассмотрены базовые характеристики условий труда производственного персонала трамвайных парков: общее состояние производственных процессов в трамвайном хозяйстве РСФСР; техническое состояние трамвайного парка и эксплуатационные особенности вагонов; служба, в которой работал человек; человеческий фактор и продолжительность рабочей смены.

### Результаты и дискуссия

Трамвайное хозяйство РСФСР на 1931 г. имелось в 29 городах [12, л. 3]. К началу 1941 г. трамвайные управления располагались в 46 городах РСФСР, подавляющее большинство трамвайных управлений относилось к системе Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР, кроме Магнитогорска, Нижнего Тагила, Кемерово, которые были под ведомством Народного комиссариата тяжелой промышленности. Сравнение конъюнктурных обзоров Главного управления трамваев и троллейбусов за 1917–1937, 1935 и 1940 гг. демонстрирует общую тенденцию: в большинстве городов трамвайные парки являлись не только местом для осмотра и ночной стоянки вагонов, но и ремонтной базой, что отрицательно сказывалось на качестве и своевременности ремонта. В Молотове, Казани, Архангельске, Уфе и др. городах на начало 1941 г. трамвайные парки не отапливались [13, л. 1].

По оценкам Главного управления трамваев и троллейбусов пути и подвижной состав РСФСР на конец 1940 г. находились в неудовлетворительном состоянии. В ряде городов в 1940 г. наблюдались перерывы в снабжении электричеством, падение напряжения в сети, что привело к снижению эксплуатационной скорости вагонов. Годовой план по коэффициенту использования подвижного состава за 1940 г. по городам РСФСР не был выполнен большинством трамваев, за исключением трамваев в Златоусте, Иванове, Курске, Новороссийске, Омске, Оренбурге, Пятигорске, Таганроге

[14, л. 11]. Коэффициент использования подвижного состава, вычисляемый как отношение количества транспортных средств, находящихся в движении, к числу транспортных средств в наличии, демонстрирует степень пригодности к эксплуатации трамвайных парков (рис. 1). Коэффициент по трамваям РСФСР и коэффициенты по городам Челябинской области за 1930-е гг. не достигли 90 %, что иллюстрирует несоответствие между техническим состоянием трамваев, качеством их ремонта и потребностями общества.

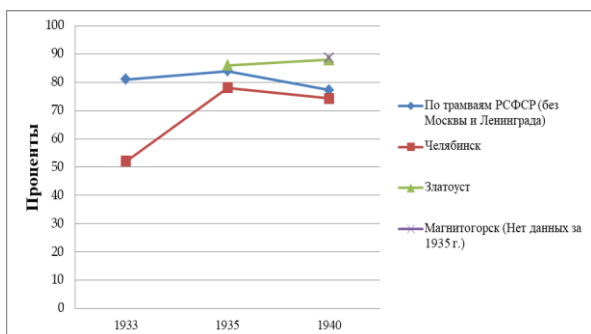


Рис. 1. Коэффициент использования подвижного состава [12, л. 3; 14, л. 12; 15, л. 27; 16, с. 5, 6]

Fig. 1. Rolling stock utilization rate [12, p. 3; 14, p. 12; 15, p. 27; 16, p. 5, 6]

Среди основных проблем работы трамвайного хозяйства РСФСР Главное управление трамваев выделяло [14, л. 12, 13, 16] неудовлетворительное содержание подвижного состава, плохое качество осмотра и ремонта вагонов, недовыпуск вагонов на линию из-за недостатка электроэнергии и вагонных бригад, недостаточное техническое руководство и неумение организовывать ремонты в соответствии с технологиями, недостаточное снабжение трамваев материалами, запасными частями и электрооборудованием, отсутствие в некоторых трамваях надлежащей ремонтной базы, что в свою очередь приводило к простоям вагонов и долгому ожиданию ремонта вагонов.

В 1930-е гг. в трамвайных парках Челябинской области использовались две стандартные модели трамвая: моторные серии «Х» и прицепные серии «М» Мытищинского машиностроительного завода (с 1937 г. – Усть-Катавского завода в Челябинской области). По отзывам обслуживающего персонала, вагоны этих серий были довольно неприхотливы в эксплуатации, имели высокую ремонтпригодность и надёжность. К недостаткам вагонов относилось отсутствие отопления, стеклоочистителя, обдува и обогрева стекла. Постоянно запотевающие стёкла приходилось часто очищать вручную [7, с. 60–61], для протирания замёрзших стекол водители трамвая могли приносить из дома мешочек соли [17, с. 15] или очищать их абразивными «шкурками», что за осень и зиму делало стекла настолько исцарапанными, что их приходилось снова менять [18, л. 98]. Т. И. Крамская, ра-

ботавшая водителем трамвая в Харькове с конца 1950-х гг. и заставшая вагоны типа «Х», в своих воспоминаниях перечисляла профессиональные заболевания водителей трамвая: радикулит, шипы на локтевом суставе левой руки (локтем приходилось тереться о металлический корпус контролера) [17, с. 15]. Еще одна особенность вагонов серии «Х» и серии «М» – отсутствие специализированной скамейки из-за чего водитель трамвая работал всю смену стоя. В Челябинском Управлении трамвая в 1935 г. вагоновожатым дополнительно ставили скамейки, однако общее число скамеек в трамвайном парке было в разы меньше общего числа эксплуатируемых трамваев, поэтому распространенной практикой стало тайное перетаскивание скамеек из одного трамвая в другой [18, л. 97].

В вагонах отсутствовала система отопления [7, с. 59], время от времени выпадали стекла [18, л. 97–99], что, с учетом достаточно суровых зим в Челябинской области, создавало значительное неудобство для водителя и кондуктора, работавших фактически всю смену при уличной температуре [7, с. 60–61]. В Магнитогорске зимой на конечных разворотных кольцах жгли костры, в которых разогревали кирпичи или камни, а затем укладывали на пол кабины. За рейс камень остывал, на кольцо его заново меняли [7, с. 59, 60]. Такой метод позволял хоть немного обогреть ноги и как-то повысить комфорт вождения. Похожий выход из ситуации нашли работники трамвая и в других городах РСФСР. Например, в Курске, «...чтобы согреться, кондуктор брался за поручень и бежал рядом с трамваем, а некоторые пассажиры даже снимали свои перчатки и давали кондуктору, чтобы согреть ему руки. Вагоновожатые в диспетчерских на конечных станциях нагревали на печках кирпичи, а затем клали около контроллера в вагоне их себе под ноги» [19, с. 96]. В Магнитогорске во второй половине 1930-х гг. проблему с обогревом площадок кондукторов в вагонах пытались решить, устанавливая ламповые печи, запитанные от цепей тягового электродвигателя, что несло дополнительную опасность для жизни персонала [20, с. 4].

Самым неудобным для водителя было отсутствие перегородки кабины. Водитель воспринимал все неудобства давки переполненного салона, что отражалось на его психологическом состоянии, повышало утомляемость и снижало уровень безопасности движения [7, с. 61]. Только со второй половины 1940-х гг. в городах РСФСР в ходе модернизации стандартных вагонов на передней площадке установили перегородку, отделившую вагоновожатого от пассажиров, а сами площадки утеплили за счёт обшивки крыши и нижнего пояса, обшивки вагонкой и фанерой салона трамвайного вагона. Стандартные вагоны «Х» и «М» работали в пассажирском движении РСФСР до начала 1970-х гг. [19, с. 93].

Условия работы различались в зависимости от служб. Наиболее тяжелыми были условия работы служб пути, подвижного состава и службы движения, которым приходилось работать на улице или в неотапливаемых помещениях. Челябинское управление трамваем, понимая, что к моменту пуска трамвайного движения по городу депо не будут обустроены полностью, в инструкции 1931 г. запрещало вагоновожатым курить, разговаривать, пить или есть во время движения вагона, однако на окраинах города, где уличное движение было менее интенсивным, правила имели послабления [21, с. 2]. До ноября 1935 г. Челябинский трамвай располагал только временным тупиковым неотапливаемым парком, переделанным из бывшего котельного помещения старой городской электростанции. Мастерские по ремонту трамвая в Челябинске были организованы лишь в 1935 г. и оборудованы в большинстве случаев старыми, бракованными станками [15, л. 26–27]. Почти через три с половиной года после начала работы трамвайного депо в Челябинске, в ноябре 1935 г., построили новый осмотровый цех, который снабдили временной проводкой и не оборудовали отоплением. Окончательное оборудование цеха намечалось на 1936 г., однако судя по архивным материалам 1940-х гг. [22, л. 222, 238] проблемы с созданием комфортных условий труда оставались значимыми и после 1930-х гг. Только в 1940 г. в Челябинском депо был построен душ на четыре кабины (при среднем количестве работников всего управления трамваем в районе 400 человек), на территории парка открыли магазин для всех служб и при управлении треста открыли буфет с горячими обедами с обслуживанием работников службы пути, тока и других отделов [23, л. 3].

В Магнитогорске строительство трамвайного депо было завершено через год после пуска первого трамвая. В ремонтных мастерских не было станков, а механический и электрический ремонт временно возлагались на профильные цеха комбината. До укомплектования ремонтных мастерских заказы по механическому ремонту вагонов и изготовлению деталей вне очереди предписано выполнять машинопрокатной базе. Однако строительство трамвайного депо, паркового веера и помещений для отдыха поездных бригад в Магнитогорске в целом было закончено уже в 1936 г. [7, с. 30].

В первый год работы трамвайного движения в Златоусте трамвайный парк и мастерские отсутствовали. Постройка парка откладывалась на 1936 г., а установка мастерских на более дальние даты [15, л. 26–27]. Ремонтные ямы не соответствовали требованиям и в дождливые периоды постоянно были наполнены водой [24, л. 24, 28]. Часто работники трамвая болели, видимо, поэтому Управление трамваем Златоуста связывало с пуском котельной уменьшение заболеваемости. Паровое отопление с большими трудностями было запущено только

в 1940 г. [25, л. 4]. Крайними реакциями рабочих на необеспеченность условий работы требованиям охраны труда являлись невыходы на работу, отказы принимать трамвай, частые увольнения.

Одна из важных задач в организации благоприятных условий работы трамвая – подготовка к зимнему периоду эксплуатации. Отчеты управлений трамваем Златоуста и Челябинска, газетные статьи «Магнитогорского рабочего» изобиливали сообщениями типа: «к зиме трест не готовился» [24, л. 56]. Недокомплект рабочих материалов усугублялся необеспеченностью рабочих зимней спецодеждой (особенно – валенками), при том, что температура наружного воздуха могла быть в районе  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$  –  $-45\text{ }^{\circ}\text{C}$  [23, л. 2]. Управление Златоустовского трамвая, пытаясь соблюсти условия охраны труда, покупало теплую одежду на частных рынках, хотя эта мера не позволяла закрыть вопрос с обеспечением полностью [26, л. 4]. На наш взгляд, проблема была системной – в период индустриализации 1930-х гг. происходило становление многих отраслей промышленности Челябинской области как самостоятельных, наблюдался дефицит всех предметов, инструментов, материалов.

Проблемы, с которыми сталкивались водители трамваев на линии движения, а именно: отсутствие освещения путевого полотна, в зимнее время – снежные заносы путей [27, с. 2], приводили к сходам вагонов с рельс, авариям и несчастным случаям. Например, в Златоусте за 1940 г. из 12 несчастных случаев 3 закончились смертельным исходом, 2 раза за год вагоны сошли с рельс [25, л. 8]. Сравнение числа сходов с рельс за 1936 г. с 1940 г. показывают уменьшение количества сходов с рельс в каждом из городов (рис. 2). Это особенно важно, учитывая рост трамвайного парка за 1930-е гг.

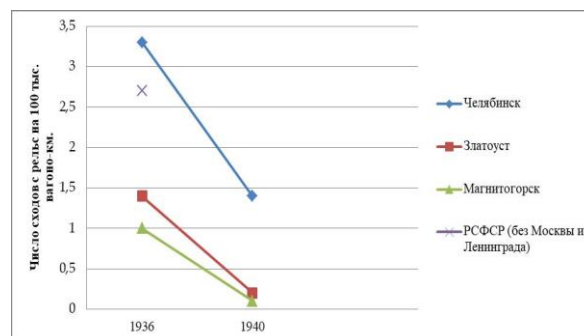


Рис. 2. Число сходов с рельс на 100 тыс. вагоно-километров за 1936 г. и 1940 г. [29, л. 3–5; 16, с. 17–18]

Fig. 2. Number of derailments per 100,000 wagon kilometers in 1936 and 1940 [29, p. 3–5; 16, p. 17–18]

Список факторов, оказывавших влияние на работников трамвая, проявляющихся в архивных документах, на наш взгляд, нельзя назвать исчерпывающим. Плотный график, нехватка времени на отдых, временные ограничения движения,

постоянная забота о безопасности, вероятность общения с агрессивными пассажирами, необходимость ездить по одному и тому же маршруту и соблюдать график движения – эти факторы вполне можно экстраполировать и на водителей, работавших в трамваях в 1930-е гг. в Челябинской области [28, с. 1, 5].

Тяжелые условия труда, необорудованные рабочие места и низкие заработные платы приводили к частым нарушениям трудовой дисциплины и увольнениям, что демонстрирует показатель «текучесть кадров» в представленной ниже таблице. Количество уволенных и вновь принятых на работу за 1940 г. в Златоусте примерно сопоставимо, а в челябинском управлении трамваем количество уволенных превысило количество принятых на работу в том же году (см. табл.). В свою очередь недостаток профессиональных знаний у вновь нанятых работников мог создавать повышенную напряженность внутри коллектива и приводил к превышению скоростного режима водителями трамвая, сходам с рельс, авариям [24, л. 15]. А дефицит квалифицированных кадров, недокомплект вагонов в парке приводили к выпуску на линию неисправных вагонов [26, л. 59; 30, с. 3], которые по мере сил приходилось исправлять в пути водителю трамвая и кондуктору, или, если это было невозможно – возвращать неисправный вагон в депо, встречая негативные реакции пассажиров. В депо же наблюдались случаи кражи инструмента, осмотры вагонов проводились нерегулярно [31, с. 3].

Таблица  
Показатели текучести рабочей силы в трамвайных  
управлениях по городам Челябинской области за 1940 г.  
[23, л. 2; 25, л. 30]

Table  
Indicators of labor turnover in the tram departments  
in the cities of the Chelyabinsk region for 1940

Город	Принято на работу в 1940 г.	Уволено с работы в 1940 г.
Челябинск	886 чел.	892 чел.
Златоуст	214 чел.	199 чел.
Магнитогорск	Нет данных	Нет данных

Одним из основных показателей положения рабочих городского электротранспорта являлась продолжительность рабочей смены в трамвайных парках городов Челябинской области. Рабочая смена длилась порой более 8 часов [7, с. 60–61]. Выходных дней у работников было мало, отпуска и путевки не давали [19, с. 96]. В Златоусте в 1930-е гг. многие работники трамвая, особенно кондукторы, работали без выходных дней, больше одной смены в день [32, с. 3]. Нехватка персонала приводила к тому, что работники не всегда имели возможность вовремя сдать смену [18, л. 97–105]. Сменные бригады могли не выйти на место работы, и тогда работающая на линии

движения бригада самостоятельно шла в парк. Служебные инструкции запрещали сдавать вагон пришедшему нетрезвым водителю трамвая, в этом случае также должна была остаться на линии работающая бригада [21, с. 10; 33, с. 11]. Инструкция для вагоновожатых Златоуста 1935 г. указывала минимальное время явки на рабочее место – за 10 минут до времени указанного в расписании – и предписывала водителям в случае неявки сменного водителя сделать еще максимум два рейса [33, с. 10, 11]. Об интенсивном использовании рабочей силы косвенно свидетельствуют и перерасходы фондов заработной платы.

### Выводы

Условия труда работников трамвая определялись общим уровнем технического состояния трамвайных парков, который находился на предельной отметке и едва позволял удовлетворять возрастающие потребности общества. Строительство трамвайных парков и мастерских запаздывало относительно времени пуска первых трамваев, а снабжение запасными частями и материалами не соответствовало запросам трамвайных хозяйств. Эксплуатационные особенности вагонов накладывали дополнительные сложности в работе и требовали улучшения конструкции трамвая. Условия труда были тяжелыми и усугублялись в зависимости от служб, доходя до пика у службы движения, на которую одновременно сильно влияли природные, технологические, антропогенные факторы. Дополнительные трудности вызывали природно-климатические условия городов Челябинской области. Низкая квалификация работников, в отдельных случаях – девиантное поведение, общая усталость от не соответствующих требованиям техники безопасности условий труда приводили к постоянной текучести кадров.

Базовые характеристики условий труда работников трамвайных парков демонстрируют, что трамвайное хозяйство Челябинской области и РСФСР в целом находилось в процессе становления. Обстоятельства условий труда диктовались общим уровнем технической оснащенности и уровнем развития отрасли. Выявленные характеристики условий труда в городах Челябинской области позволяют подтвердить гипотезу о типичности условий труда в трамвайных хозяйствах городов Челябинской области и иллюстрируют ситуацию в сфере развития трамвая по российской провинции в 1930-е гг.

### Литература

1. Киевский коммунальный трамвайный трест. Киевский трамвай за сорок лет. 1892–1932. – Киев : Киевск. трамвайн. трест, 1933. – 159 с.
2. Годес, Я. Г. Этот новый старый трамвай / Я. Г. Годес. – Л. : Лениздат, 1982. – 159 с.

3. Розалиев, В. В. История трамвая и троллейбуса Ярославля / В. В. Розалиев. – М. : Изд. центр РГГУ, 2002. – 522 с.
4. Орлов, И. Б. Советская повседневность: исторический и социологический аспекты становления / И. Б. Орлов. – М.: Изд. дом Гос. ун-та – Высшей школы экономики, 2010. – 317 с.
5. Горшенин, А. В. Городской транспорт Среднего Поволжья в 1941–1950 гг. / А. В. Горшенин. – Самара : Офорт, 2018. – 328 с.
6. Potemkina, M. Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR) / M. Potemkina, M. Gryaznov, T. Pashkovskaya // *Industrial Archaeology Review*. – № 43 (1). – P. 65–74.
7. Потемкина, М. Н. Магнитогорский трамвай: документы, статистика, воспоминания : монография : в 3 т / М. Н. Потемкина, Е. А. Тимофеев, М. В. Грязнов ; под ред. д-ра ист. наук М. Н. Потемкиной. – Ч. 1: Становление, война, послевоенные годы (1930–1955 гг.). – Магнитогорск : Магнитогорский Дом печати, 2018. – 204 с.
8. Petkov, D. Introduction. In: *Tramway Renaissance in Western Europe. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung* / D. Petkov // Springer VS, Wiesbaden. – 2020. – URL: [https://doi.org/10.1007/978-3-658-28879-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-28879-2_1) (дата обращения: 12.12.2022).
9. Bowie, D. Reform and revolt in the city of dreaming spires: radical, socialist and communist politics in the City of Oxford – 1980 / D. Bowie. London : University of Westminster Press. – 2018. – 353 p. – URL: <https://www.loc.gov/item/2020719404/> (дата обращения: 12.12.2022).
10. Вахштайн, В. С. Воображая город Введение в теорию концептуализации / В. С. Вахштайн. – М. : Новое литературное обозрение, 2022. – URL: [https://www.litres.ru/static/or4/view/or.html?baseurl=/download\\_book/67316898/94012149/&art=67316898&user=142246841&uilang=ru&catalit2&track\\_reading](https://www.litres.ru/static/or4/view/or.html?baseurl=/download_book/67316898/94012149/&art=67316898&user=142246841&uilang=ru&catalit2&track_reading) (дата обращения: 2.10.2022).
11. Володина, Н. Н. Производственная повседневность тюменских рабочих в 1945–1965 гг.: на примере завода «Механик» : автореф. дис. ... канд. ист. наук / Н. Н. Володина. – Тюмень, 2012. – URL: [https://rusneb.ru/catalog/000200\\_000018\\_RU\\_NLR\\_BIBL\\_A\\_010193075/?ysclid=laljjmalli768417727](https://rusneb.ru/catalog/000200_000018_RU_NLR_BIBL_A_010193075/?ysclid=laljjmalli768417727) (дата обращения: 2.10.2022).
12. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6118.
13. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6471.
14. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6390.
15. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 2214.
16. Сажин, Л. Д. Основные показатели работы трамваев в городах СССР за 1940–1945 гг. и троллейбусов за 1940 год / Л. Д. Сажин. – М. : Горьковский завод трамваев, 1947. – 64 с.
17. Крамская, Т. И. Водитель трамвая : [Рассказ водителя Ленинского дело Харьк. трамвайно-троллейбус. упр.] / Т. И. Крамская ; [Лит. запись М. И. Юрченко]. – Харьков : Прапор, 1986. – 52 с.
18. Объединённый государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). – Ф. П-288. – Оп. 1. – Д. 335.
19. Настенко, А. В. Путь через три века. К 120-летию Курского трамвая / А. В. Настенко. – Белгород : Константа, 2018. – 280 с.
20. Непорядки в трамвайном парке // Магнитогорский рабочий. – 1938. – 26 января. – С. 4.
21. Челябинский электрический трамвай. Инструкция для вагоновожатых Челябинского городского электрического трамвая. – [Б. м.] : [б. и.], 1931. – 63 с.
22. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 2. – Д. 4121.
23. ГАРФ. – Ф. А.-314. – Оп. 1. – Д. 6419.
24. ОГАЧО. – Ф. 679. – Оп. 1. – Д. 7.
25. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6402.
26. ОГАЧО. – Ф. 679. – Оп. 1. – Д. 3.
27. Осветить трамвайную линию // Магнитогорский рабочий. – 1937. – 22 августа. – С. 2.
28. Onninen, J. The self-reported stress and stressors in tram and long-haul truck drivers / J. Onninen, M. Pylkkönen, T. Hakola, S. Puttonen, J. Virkkala, A. Tolvanen, M. Sallinen // *Applied Ergonomics*.
29. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 1562. – Оп. 14. – Д. 248.
30. Соколов М. Бракоделы из трамвайного парка / М. Соколов // Пролетарская мысль. – 1938. – 9 декабря. – С. 3.
31. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6344.
32. Соколов М. Трудовая дисциплина развалена / М. Соколов // Пролетарская мысль. – 1940. – 21 мая. – С. 3.
33. Златоустовский городской трамвай. Инструкция вагоновожатому / Служба движения. – Златоуст : «П. М.», 1935. – 51 с.

**Кожушко Юлия Николаевна** – аспирант, Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова (Магнитогорск), e-mail: [y\\_kozhushko@mail.ru](mailto:y_kozhushko@mail.ru). ORCID: 0000-0001-9859-4991

*Поступила в редакцию 8 января 2023 г.*

# WORKING CONDITIONS OF PRODUCTION PERSONNEL OF THE TRAMS IN THE CITIES OF THE CHELYABINSK REGION IN THE 1930s

**J. N. Kozhushko**

*Nosov Magnitogorsk State Technical University, Magnitogorsk, Russian Federation*

An important characteristic of the level of development of society is the material conditions of the life and work of its people. The relevance of the study is due to the ability to identify the conditions which primarily determined the efficient operation of urban electric transport based on analysis of historical sources. The purpose of the study is to identify the main factors which influenced tram workers in their daily work in Chelyabinsk, Zlatoust, Magnitogorsk in the 1930s. On the basis of materials from Federal and Regional archives and journalistic press, the paper presents the main production characteristics of the tram economy of the RSFSR. It analyzes the operational characteristics of the rolling stock, working conditions in the depot and on the traffic lines, and the influence of the human factor in the 1930s on the working of the trams. Historical sources were analyzed through the prism of the history of everyday life. The methodology was based on case-studies. The author shows that the cumulative effect of the harsh natural and climatic conditions, the lack of equipped work places, tools, and materials led to excessively long working shifts, and constant personnel turnover. The circumstances of working conditions were dictated by the general level of technical equipment of the time and the level of development of the industry. The factors identified in the course of the study which influenced the working conditions in the tram facilities of the cities of the Chelyabinsk region enabled the general situation in the 1930s in the field of trams in the cities of the RSFSR to be characterised (with the exception of Moscow and Leningrad).

**Keywords:** production everyday life, tram history, case-study, Zlatoust, Magnitogorsk, Chelyabinsk, working conditions.

## References

1. Kievskii kommunal'nyi tramvainyi trest. Kievskii tramvai za sorok let. 1892–1932 [Kiev Municipal Tramway Trust. Kiev Tram for Forty Years. 1892–1932]. Kiev: Kievskii tramvainyi trest, 1933. 159 s.
2. Godes I. Etot novyi staryi tramvai [This New Old Tram]. L.: Lenizdat, 1982, 159 s.
3. Rozaliev V.V. Istoriia tramvaia i trolleibusa Iaroslavl'ia [The History of the Tram and Trolleybus of Yaroslavl]. M.: Izd. tsentr RGGU, 2002, 522 s.
4. Orlov I.B. Sovetskaia povsednevnost': istoricheskii i sotsiologicheskii aspekty stanovleniia [Soviet Everyday Life: Historical and Sociological Aspects of Formation]. M.: HSE University Publishing House, 2010, 317 s.
5. Gorshenin A.V. Gorodskoi transport Srednego Povolzh'ia v 1941–1950 gg. [Urban Transport of the Middle Volga Region in 1941–1950]. Samara: Ofort, 2018. 328 s.
6. Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T. Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR) // *Industrial Archaeology Review*. № 43 (1). P. 65–74.
7. Potemkina M.N., Timofeev E.A., Griaznov M.V. Magnitogorskii tramvai: dokumenty, statistika, vospominaniia. Vol. 1 Stanovlenie, voina, poslevoennye gody (1930 – 1955 gg.) [Magnitogorsk Tramway: Documents, Statistics, Memoirs]. Magnitogorsk: Magnitogorskii Dom pečati, 2018. 204 s.
8. Petkov D. Introduction. Tramway Renaissance in Western Europe. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung // Springer VS, Wiesbaden. 2020. URL: [https://doi.org/10.1007/978-3-658-28879-2\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-28879-2_1) (data obrashcheniya: 2.10.2022).
9. Bowie Duncan Reform and Revolt in the City of Dreaming Spires: Radical, Socialist and Communist Politics in the City of Oxford, 1980. London: University of Westminster Press, 2018. 353 s. URL: <https://www.loc.gov/item/2020719404/> (data obrashcheniya: 12.12.2022).
10. Vakhshtain V. Voobrazhaia gorod Vvedenie v teoriuu kontseptualizatsii [Imagining the City Introduction to the Theory of Conceptualization]. M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2022. URL: [https://www.litres.ru/static/or4/view/or.html?baseurl=/download\\_book/67316898/94012149/&art=67316898&user=142246841&uilang=ru&catallit2&track\\_reading](https://www.litres.ru/static/or4/view/or.html?baseurl=/download_book/67316898/94012149/&art=67316898&user=142246841&uilang=ru&catallit2&track_reading) (data obrashcheniya: 2.10.2022).

11. Volodina N.N. Proizvodstvennaia povsednevnost' tiemenskikh rabochikh v 1945–1965 gg.: na primere zavoda «Mekhanik» [Industrial Daily Life of Tyumen Workers in 1945–1965 (On the Example of the Factory «Mechanic»): avtoref. dis. ... kand. ist. nauk. Tiumen', 2012. URL: [https://rusneb.ru/catalog/000200\\_000018\\_RU\\_NLR\\_BIBL\\_A\\_010193075/?ysclid=laljjmalli768417727](https://rusneb.ru/catalog/000200_000018_RU_NLR_BIBL_A_010193075/?ysclid=laljjmalli768417727) (data obrashcheniya: 2.10.2022).
12. Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF) [State Archive of the Russian Federation (SARF)]. F. A-314. Op. 1. D. 6118.
13. GARF [SARF]. F. A-314. Op. 1. D. 6471.
14. GARF [SARF]. F. A-314. Op. 1. D. 6390.
15. GARF [SARF]. F. A-314. Op. 1. D. 2214.
16. Sazhin L.D., Koroljova T.K. Osnovnye pokazateli raboty tramvaev v gorodah SSSR za 1940–1945 gody i trolleybusov za 1940 god [The Main Indicators of the Work of Trams in the Cities of the USSR for 1940–1945 and Trolleybuses for 1940]: stat. spravochnik. M.: Gormashuchjot, 1947. 64 s.
17. Kramskaia T.I. Voditel' tramvaia: [Rasskaz voditelia Leninskogo delo Khar'k. tramvaino-trolleibus. upr.] [The Tram Driver: [The Story of the Driver of the Leninsky Case Kharkiv. Tram and Trolleybus Department]]. Kharkov: Prapor, 1986. 52 s.
18. Ob"edinenny gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti (OGACHO) [United State Archive of Chelyabinsk Region (USACR)]. F. P-288. Op. 1. D. 335.
19. Nastenka A.V. Put' cherez tri veka. K 120-letii Kurskogo tramvaia [The Way through Three Centuries. To the 120th Anniversary of the Kursk Tram]. Belgorod: Konstanta, 2018, 280 s.
20. Neporiadki v tramvainom parke [Irregularities in the Tram Park] // *Magnitogorskii rabochii*. 1938. 26 January. s. 4.
21. Cheliabinskii elektricheskii tramvai [Chelyabinsk Electric Tram]. Instruksiia dlia vagonovozhatykh Cheliabinskogo gorodskogo elektricheskogo tramvaia. 1931. 63 s.
22. GARF [SARF]. F. A-314. Op. 2. D. 4121.
23. GARF [SARF]. F. A.-314. Op. 1. D. 6419.
24. OGACHO [USACR]. F. 679. Op. 1. D. 7.
25. GARF [SARF]. F. A-314. Op.1 D. 6402.
26. OGACHO [USACR]. F. 679. Op. 1. D. 3.
27. Osvetit' tramvainuiu liniuu [Light up the Tram Line] // *Magnitogorskii rabochii*. 1937. 22 August. S. 2.
28. Onninen J., Pylkkönen M., Hakola T., Puttonen S., Virkkala J., Tolvanen A., Sallinen M. The Self-Reported Stress and Stressors in Tram and Long-Haul Truck Drivers // *Applied Ergonomics*.
29. Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (RGAE) [The Russian State Archive of the Economy (RSAE)]. F. 1562. Op. 14. D. 248.
30. Sokolov M. Brakodely iz tramvainogo parka [Brakodely from the Tram Park] // *Proletarskaia mysl'*. 1938. 9 December. S. 3.
31. GARF [SARF]. F. A-314. Op. 1. D. 6344.
32. Sokolov M. Trudovaia distsiplina razvalena [Labor Discipline Collapsed] // *Proletarskaia mysl'*. 1940. 21 May. S. 3.
33. Zlatoustovskii gorodskoi tramvai [Zlatoust City Tram]. Instruksiia vagonovozhatomu. Sluzhba dvizheniia. Zlatoust, P. M., 1935. 51 s.

**Julia N. Kozhushko** – Post-Graduate Student, Nosov Magnitogorsk State Technical University (Magnitogorsk), e-mail: [y\\_kozhushko@mail.ru](mailto:y_kozhushko@mail.ru)

*Received January 8, 2023*

---

### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Кожушко, Ю. Н. Условия труда производственного персонала трамваев в городах Челябинской области в 1930-е гг. / Ю. Н. Кожушко // Вестник ЮУрГУ. Серия «Социально-гуманитарные науки». – 2023. – Т. 23, № 2. – С. 23–30. DOI: 10.14529/ssh230203

### FOR CITATION

Kozhushko J. N. Working Conditions of Production Personnel of the Trams in the Cities of the Chelyabinsk Region in the 1930s. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Social Sciences and the Humanities*, 2023, vol. 23, no. 2, pp. 23–30. (in Russ.). DOI: 10.14529/ssh230203