

## РОЛЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ВО ВЗАИМОСВЯЗИ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА ТЮМЕНИ В СЕРЕДИНЕ 1950-х – СЕРЕДИНЕ 1960-х гг.

Изучается комплекс факторов, оказавших влияние на формирование взаимосвязи различных частей Тюмени и коммуникацию горожан в середине 1950-х – середине 1960-х гг. Уделяется внимание наиболее важному условию развития городского пространства – дорожно-транспортной системе. Анализируются условия формирования городского пространства, характеризуется ландшафт города. Дается характеристика «насыщенности» городского пространства личным транспортом, отмечается его влияние на процессы, происходившие в Тюмени в исследуемый период.

**Ключевые слова:** городское пространство; городская среда; автобусный транспорт; такси; личный транспорт.

Многочисленные аспекты жизни городского населения длительное время привлекают внимание как зарубежных, так и отечественных исследователей, выступая традиционным предметом изучения большого числа научных дисциплин. Развитие городоведческой проблематики в трудах ученых повлекло за собой введение в научный оборот понятий «городская среда» и «городское пространство».

В работах исследователей они нередко предстают как близкие по значению, однако понятие «среда» несет в себе более личностную окраску, в то время как «пространство» выступает как своего рода «совместное бытие» – «то, что является общим всем переживаниям, возникающим благодаря органам чувств» [1. С. 76]. По всей видимости, такое понимание берет свои истоки в немецкой классической философии. «...Мир уже всегда такой, каким я делю его с другими. Мир наличного бытия – совместный мир. Внутримирное бытие в себе – это совместное бытие» [2. С. 118] (перевод мой. – А.С.).

Социальная философия выделяет категории социального пространства и времени. «Они постоянно действуют на уровне бытия социальных индивидов как условия связанности, организованности социального процесса...». В результате образуется «однородное социальное пространство, выражаемое в формах времени», которое выступает основой построения обыденного поведения людей и их повседневных взаимодействий [3].

В качестве такого социального пространства предстает и город. Пространство города формирует среду для жизнедеятельности горожан, которая осваивается каждым человеком, наделяется личностными смыслами и значениями. В 1970–1980-е гг. «городская среда» получает обоснование и интерпретацию в трудах отечественных исследователей. Так, в работах В.Л. Глазычева «городская среда» – более широкое и глубокое понятие, нежели город. Она включает в себя и «предметно-пространственный, и знаковый контекст, и межчеловеческие взаимодействия, т.е. культуру в целом». Понятие «город» наделяется абстрактностью, в то время как «среда» всегда конкретна, проявляясь исключительно «здесь и сейчас» в любое время и в любом месте [4. С. 128]. Теоретическая разработка город-

ской среды получила развитие и в современных исследованиях. Так, например, в трудах омских ученых «среда» охватывает не только сами материальные элементы и их пространственные связи, но и предполагает наличие в качестве основного субъекта – самого человека, его поведенческие ориентиры, способы жизнедеятельности [5. С. 22].

Таким образом, понятия «среды» и «пространства» предстают как тесно связанные между собой, обуславливающие друг друга категории. Формирование городского пространства находит проявление в трансформации многочисленных компонентов городского хозяйства. Характер жилищного и коммунального строительства, архитектурные особенности, уровень благоустройства города, работа транспорта и многие другие материальные составляющие повседневной жизни населения трансформируют жизненную среду горожан. В этой связи важную роль приобретает изучение каждой составляющей городского хозяйства.

Значимым компонентом, от которого зависит обеспечение важнейших функций городского пространства, является транспорт. Поддержание взаимосвязи различных частей города, преодоление изолированности отдельных городских районов, обеспечение коммуникации и повышение уровня мобильности горожан – выступают наиболее важными задачами его деятельности для населения.

Транспортная проблематика получила подробное отражение в трудах исследователей. В советский период эта тема активно разрабатывалась представителями различных научных дисциплин – географами, экономистами, архитекторами. Так, например, в работах Г.А. Гольца, С.А. Ваксмана, С.А. Тархова было подвергнуто изучению множество социально-экономических аспектов деятельности городского транспорта, проанализировано его влияние на развитие городов [6–8].

В последние годы городской транспорт все чаще становится предметом специального исторического исследования. Появляются работы, в которых он рассматривается как одна из неотъемлемых составляющих городской жизни, раскрывается его влияние на социально-культурные процессы в городе [9]. В отдельных публикациях изучается история городского

транспорта сибирского региона. Так, к их числу, например, можно отнести работу С.В. Зяблинцевой «Общественный транспорт Западной Сибири в 1930–1950-е гг.» [10]. На основе комплексного изучения транспортной системы городов региона автор прослеживает тенденцию постепенного сокращения отставания в развитии транспорта городов Западной Сибири от европейской части страны.

Однако, несмотря на возрастающее внимание исследователей к проблематике городского транспорта, количество работ, посвященных этой теме на материалах Сибирского региона, остается крайне ограниченным. Вплоть до настоящего времени отсутствуют и исследования, касающиеся городского транспорта Тюмени в середине 1950-х – середине 1960-х гг. Обращение к изучению транспортной проблематики в наиболее динамичный период истории города, отмеченный проникновением в повседневную жизнь горожан большого числа новых черт, представляется интересным и важным для понимания последующей истории центра крупнейшей области страны.

Прежде чем обратиться к истории городского транспорта, следует дать характеристику некоторым тенденциям развития городского пространства Тюмени. В исследуемый период оно заключало в себе немало противоречивых черт. Начало освоения Западносибирского нефтегазового комплекса, большие капиталовложения в городское хозяйство обусловили быстрое развитие областного центра. В 1956–1965 гг. происходил рост числа жителей города, основным источником которого была миграция жителей из сел и других городов. За исследуемый период количество горожан увеличилось на 87 600 человек и составило более 213 000 жителей [11. Д. 225. Л. 76а, 80; 11. Д. 345. Л. 82]. К середине 1960-х гг. по количеству горожан Тюмень по-прежнему отставала от крупных сибирских и уральских городов (Так, в Омске к этому времени проживали 721 тыс. чел., в Новосибирске – 1029, в Томске – 302, в Свердловске – 919 тыс.) [12. С. 22–31], однако существующие темпы прироста населения были весьма ощутимы и повлекли за собой необходимость изменений в структуре городского хозяйства.

Наряду с ростом численности горожан происходит расширение и территории города. С начала 1960-х гг. в областном центре начинает формироваться комплекс новых многоэтажных жилых зданий, появление которых привело к созданию микрорайонов, значительно упорядочивших городскую застройку. Так, если во второй половине 1950-х гг. объемы малоэтажного и многоэтажного строительства в городе были примерно сопоставимы, то уже к середине 1960-х гг. практически все городское строительство осуществлялось типовыми кирпичными и крупнопанельными зданиями в 4–5 этажей [13. Д. 332. Л. 1, 156, 175а, 195].

Однако объемы многоэтажного строительства не могли в короткий срок изменить характер городской

застройки. Так, в 1960 г. из 18 тыс. жилых зданий города 14 880 домов представляли собой одноэтажные строения, которые принадлежали индивидуальным владельцам [11. Д. 301. Л. 176–181]. Во второй половине 1950-х – начале 1960-х гг. такой жилой фонд ежегодно увеличивался на 20–30 тыс. кв. метров, что предопределило его преобладание на большей территории областного центра [Там же. Д. 265. Л. 9, 47, 208; 11. Д. 332. Л. 1, 156, 175а]. Одно-двухэтажные здания «растягивали» городское пространство, увеличивая для жителей радиус доступа к социальным и культурным учреждениям. Недостаточное количество социокультурных объектов вблизи от жилищ тюменцев способствовало частым перемещениям населения в пределах территории города. Возникла необходимость в создании условий для взаимосвязи различных частей областного центра, необходимой для удовлетворения социальных и духовных потребностей горожан.

Как известно, одним из главных факторов, обеспечивающих целостность городской территории, является отсутствие естественных и искусственных барьеров, разделяющих городское пространство на ряд обособленных районов. С первых лет существования Тюмени основной естественной преградой, оказавшей влияние на формирование города, стала река Тура. Разорвав городское пространство и отделив заречный район от основной части города, она вынудила местные власти сооружать искусственные коммуникации в виде мостов и переправ для восстановления целостности территории и обеспечения «включенности» в городскую жизнь населения заречной части Тюмени. К началу исследуемого периода заречный район соединялся с городом единственным деревянным мостом, который был построен еще в 1924–1926 гг. [14. С. 30]. Спустя более 30 лет, в 1956 г., началось создание нового моста через Туру. Он был завершен к началу 1960-х гг. Таким образом, до конца исследуемого периода заречная часть Тюмени соединялась с центром лишь двумя мостами. Водная преграда существенно замедлила развитие города в северном направлении, предопределив другие пути его роста.

К особенностям городского ландшафта следует отнести также расположение многих районов на низменных территориях, приводившее к их периодическим затоплениям. Так, наиболее часто затапливались заречная часть Тюмени, поселки лесобазы «Тура» и ДОКа «Красный Октябрь» в западной и восточной частях города. Один из жителей областного центра в середине 1950-х – середине 1960-х гг. вспоминает: «С той стороны реки дома плавали. Смотришь – плывет дом и сверху петух орет на крыше. Нас отправляли укреплять дамбу – с песком таскали мешки, и эвакуировали людей... Вода поднималась до половины домов, и мы помогали вытаскивать оттуда мебель. Куда расселять людей, потом решал горисполком» [15]. Затопление городских районов препятствовало качественному благоустройству и сбалансированному развитию областного

центра. Разрушение дорог приводило к тому, что жители отдельных районов даже после спада воды еще длительное время были отрезаны от основной части города. Такая ситуация усугубляла различия в условиях жизни населения различных городских районов.

Важную роль в разобщении территории города играли и искусственные барьеры, первые из которых начинают появляться в Тюмени еще в конце XIX в. В 1885 г., с окончанием строительства железной дороги Тюмень – Екатеринбург, небольшой участок которой проложили по территории города [14. С. 121], было создано препятствие для расширения Тюмени в южном направлении. В 1940–1950-х гг. активная застройка города и распространение жилищного строительства за железную дорогу привели к тому, что возникшие здесь поселки оказались обособлены от основной части областного центра.

Существенным препятствием для формирования единства городской среды стали и промышленные предприятия, комплекс которых в середине 1950-х гг. располагался на восточной окраине Тюмени. Постепенно став неотъемлемой частью жилых кварталов, они «разрывали» городскую застройку, а примыкавшие к ним железнодорожные пути затрудняли движение городского транспорта и сообщение жителей. Так, например, особенно серьезным препятствием в коммуникации населения стал железнодорожный переезд, проходивший вдоль одной из главных улиц города – Колымской (с 16.07.1964 – Мориса Тореза. – А.С.) [16]. Он отделил от центра Тюмени восточную часть города, развитие которой с начала 1960-х гг. приобрело наиболее интенсивный характер.

Таким образом, применительно к исследуемому периоду, можно говорить лишь об относительной, «внешней» целостности городского пространства. Естественные и искусственные препятствия разобщали территорию города на целый ряд обособленных районов. В создавшихся условиях возрастает значение некоторых компонентов городской среды, которые должны были способствовать преодолению негативных тенденций в развитии областного центра. Одним из таких компонентов стала дорожная сеть.

В исследуемый период в Тюмени происходит быстрое расширение сети городских улиц, общая протяженность которых с 1956 до 1965 г. возросла на одну треть. Увеличилась и площадь улиц с твердым покрытием. Так, если в середине 1950-х гг. она составляла лишь около 21,5% от общей протяженности всех городских дорог, то к 1965 г. этот показатель возрос до 38% [11. Д. 197. Л. 35, 35 об., 173, 173 об.].

До начала 1950-х гг. самым распространенным способом благоустройства городских улиц было мощение их камнями. Кроме того, некоторые городские дороги покрывала деревянная лежневка – поперек прокладывались скошенные бревна, а вдоль по ним – две дощатые колеи для проезда транспорта [17]. Первый асфальт на дорогах Тюмени появился в 1950 г. [18], а

общая протяженность асфальтированных улиц в городе начинает преобладать над протяженностью дорог, имеющих каменное покрытие лишь к началу 1960-х гг. Однако даже к этому времени большинство городских дорог по-прежнему оставались грунтовыми. В ненастную погоду они размывались и становились непроезжими для городского транспорта, что влекло за собой временную «изоляция» жителей некоторых районов от основной части города.

Другой характерной чертой облика областного центра в середине 1950-х – середине 1960-х гг. становятся деревянные тротуары. Если к началу исследуемого периода они составляли лишь около 1/3 от общей протяженности городских дорог, то к 1965 г. этот элемент благоустройства становится неотъемлемой частью большинства улиц города [11. Д. 197. Л. 92, 92 об., 227, 227 об.]. Для того чтобы вода не задерживалась на тротуарах и проезжей части, по обеим сторонам от дорог выкапывались сточные канавы. С распространением практики асфальтирования городских улиц сооружение сточных канав прекратилось, им на смену должна была прийти ливневая канализация. Однако в середине 1950-х – середине 1960-х гг. строительство ливневой канализации в Тюмени не производилось, в результате чего вода и грязь длительное время оставались на городских дорогах.

В целом следует отметить, что в исследуемый период благоустройство тюменских улиц несколько улучшается. Развитие дорожной сети создавало условия для объединения обособленных районов и преодоления как естественных, так и искусственных барьеров, разделяющих городское пространство. В то же время большое количество проблем, касающихся тюменских дорог, так и не было решено. Состояние дорожной сети окраин города существенно отличалось от качества дорог центральной части Тюмени, что свидетельствовало об отсутствии единства и «разрозненности» городского пространства. Загрязненность тюменских улиц негативно сказывалась на облике города.

Расширение дорожной сети создавало условия для налаживания эффективной транспортной коммуникации. Следует отметить, что в середине 1950-х гг. личный транспорт был удобством, доступным лишь очень ограниченному числу горожан, поэтому основная часть городского населения в качестве средства передвижения использовала общественный транспорт, представленный в Тюмени автобусами и такси.

В исследуемый период происходит значительный рост автобусного парка. В 1956–1965 гг. он возрастает более чем в 4,8 раза – с 54 до 260 автобусов. Существенно увеличивается и количество автобусных линий – с 7 до 29, а также их протяженность – с 35,3 до 236,8 км [19. Д. 10. Л. 74, 142; Д. 195. Л. 54]. Результаты сопоставления количества ежегодно курсировавших на городских линиях автобусов с числом самих маршрутов позволяют сказать, что если в 1956 г. на каждом городском маршруте, в среднем, курсировало 6–7 авто-

бусов, то к 1965 г. это число сократилось до 4–5 машин. Такая тенденция свидетельствовала о постепенном обострении транспортной проблемы в Тюмени. Расширение городской территории способствовало возрастанию потребности населения в автобусных перевозках. За 10 лет исследуемого периода число горожан, пользующихся услугами автобусного транспорта, значительно увеличилось, что повлекло за собой существенное повышение нагрузки на пассажирский автобусный транспорт [Там же. Д. 10. Л. 163 об.; Д. 195. Л. 106 об.].

Если в середине 1950-х гг. автобусными линиями были связаны лишь самые основные городские и пригородные районы, то к середине 1960-х гг. транспортная сеть города усложнилась. Разнообразие маршрутов позволило максимально приблизить автобусные линии к местам проживания людей, сократив расстояние от жилища горожан до ближайшей автобусной остановки. Такая ситуация повлекла за собой и некоторые перемены в сознании тюменцев. Расстояния, которые прежде казались горожанам небольшими и могли легко преодолеваться пешком, отныне стали восприниматься как весьма внушительные.

Росту популярности автобусного транспорта способствовало и упрощение системы оплаты за проезд. До начала 1960-х гг. стоимость проезда на городских автобусах рассчитывалась в зависимости от расстояния, которое необходимо было преодолеть пассажиру. «Билеты существовали разные, талончики у кондуктора были, как наградная лента», – вспоминает житель Тюмени Б.П. Трофимов [17]. Стоимость проезда в черте города варьировалась от 15 коп. на небольшие расстояния до 90 коп. на самые протяженные маршруты [20. Д. 718. Л. 163–169]. Однако вскоре такой принцип оплаты подвергся изменению. Вместо территориальной оплаты был установлен единый тариф на проезд в городских автобусах, который стал равняться 50 коп. (после реформы 1961 г. – 5 коп. – А.С.). Кроме того, с марта 1957 г. для пассажиров стали вводиться месячные проездные билеты, ставшие альтернативным способом оплаты проезда в черте города. Их стоимость для горожан составляла 30 руб., а для организаций, приобретающих билеты по безналичному расчету, она возрастала до 50 рублей. С 16-го числа каждого месяца стоимость проездных билетов снижалась на 50% [21].

При большой популярности и востребованности городских автобусов их работа в исследуемый период характеризовалась множеством недостатков. Проблемы автобусного сообщения традиционно находились в центре внимания городских властей, их обсуждение не сходило и со страниц местной прессы. В первую очередь, они касались нерегулярного автобусного движения, неудобных маршрутов и недостаточного количества машин на линиях. Отсутствие регулярного автобусного сообщения приводило к тому, что жители города, в особенности отдаленных районов, вынуждены

были длительное время простаивать на остановках в ожидании транспорта.

Руководство автобусного предприятия в исследуемый период предпринимало определенные шаги, направленные на повышение комфортабельности парка. Так, если в 1956 г. все городские автобусные перевозки осуществлялись 28-местными автобусами «ЗИС-155», максимальная вместимость которых составляла до 50 пассажиров, то уже к началу 1958 г. на линиях начинают курсировать первые автобусы «ЗИЛ-158», обладавшие большей вместимостью и мощностью [19. Д. 10. Л. 142; Д. 20. Л. 13 об.]. В них располагалось 32 места для сидения, а максимально они могли перевозить 70 пассажиров. За счет исправления целого ряда недостатков, которые были характерны для предыдущей модификации автобусов, таких, например, как плохое отопление салона, большая высота подножек над тротуаром, автобусы «ЗИЛ-158» стали более комфортабельны для пассажиров. В середине 1960-х гг. практически все городские автобусные перевозки осуществлялись автобусами «ЗИЛ-158» [Там же. Д. 106. Л. 207].

В то же время большое количество пассажиров, которое скапливалось на остановках и заполняло городской транспорт, минимизировало преимущества от новых машин. Практически весь автобусный транспорт в «часы пик» был переполнен, что сводило на «нет» комфорт от самой поездки. «А что делается в автобусных салонах? Примерно то же, что было в московском трамвае тридцатых годов. Помните, как об этом писали Ильф и Петров? «26 мест для сидения, 6 – для стояния, итого 375 человек», – иронизировали корреспонденты местной прессы [22]. Теснота в автобусах, соприкосновения с пассажирами в грязной, рабочей одежде, сопровождавшиеся «толкучкой» при посадке в транспорт и выходе из него, – все эти факторы не способствовали формированию у горожан благоприятного впечатления от пользования общественным транспортом.

В целом следует отметить, что в середине 1950-х – середине 1960-х гг. автобусный транспорт еще более упрочил свое положение в качестве основного средства передвижения. Его роль в городской среде значительно возросла. Автобусное сообщение, сокращая расстояния для горожан, выступало связующим компонентом для быстро возрастающего числа городских районов, объединяя их в общее пространство коммуникации населения. В то же время усложнение транспортной системы выявило большое количество проблем, связанных с обслуживанием пассажиров. Автобусный транспорт позволял горожанам лишь в некоторых случаях рассчитывать на быструю доставку от одной точки до другой, не решая при этом проблему комфорта от самой поездки.

Потребность в удовлетворении возрастающих запросов населения влекла за собой проникновение в повседневную жизнь тюменцев новых явлений. Одним из них стало появление городских такси, популярность

которых среди жителей областного центра в исследуемый период значительно возросла. В середине 1950-х – середине 1960-х гг. общее количество городских такси увеличилось в 7 раз – с 45 до 319 автомобилей. При этом если в 1956–1957 гг. весь таксопарк был задействован на обслуживании горожан, то на 1 января 1966 г. уже более трети автомобилей осуществляли перевозки по запросам тюменских предприятий и организаций [19. Д. 10. Л. 116, 142, 163 об.; Д. 195. Л. 54, 108 об.].

Первые такси появились в Тюмени еще в 1951 г. Проездной тариф на них до начала 1960-х гг. был установлен в размере 1,5 руб. за 1 км в городе и 2 руб. – за городской чертой. С 1 января 1961 г. в Тюмени, как и на всей территории РСФСР (за исключением некоторых районов Дальнего Востока и Крайнего Севера), тариф подвергся изменению: с этого времени как в городе, так и за его пределами стоимость проезда на автомобилях стала равняться 10 коп. за 1 км. Отдельно пассажиры должны были заплатить рубль за каждый час их ожидания водителем [23, 24].

С момента появления в Тюмени таксомоторного транспорта и вплоть до конца 1950-х гг. все горожане обслуживались автомобилями марки «Победа» [19. Д. 10. Л. 142]. В 1958 г. для обслуживания ведомств начали выделяться «Москвичи», количество которых в конце 1950-х – середине 1960-х гг. оставалось небольшим. Одновременно с «Москвичами» в тюменском таксопарке вскоре появились и первые «Волги». В ноябре 1953 г. их производство было запущено на Горьковском автозаводе, а к середине 1960-х гг. все перевозки горожан в Тюмени осуществлялись только «Волгами» [Там же. Д. 30. Л. 86; Д. 195. Л. 54]. Новая марка городских такси отличалась просторным салоном, панорамными стеклами, которые расширяли обзор из салона автомобиля, мощным двигателем, а также современным дизайном.

В то же время с возрастанием популярности таксомоторного транспорта все более отчетливо стали проявляться и многие недостатки в работе городских такси. Желая воспользоваться услугами таксомоторов, в первую очередь, столкнулись с нехваткой автомашин на улицах города. «Найти такси в Тюмени сейчас стало проблемой. На стоянках – большие очереди. Люди тщетно караулят «Волги» с шахматной полоской на дверке...», – отмечалось в «Тюменской правде» в июле 1962 г. [25]. Такая ситуация отчасти объяснялась тем, что большое количество машин, по причине низкой технической готовности парка, не выходило на улицы города. Так, к январю 1966 г. из 190 автомобилей, предназначенных для обслуживания населения, в город выпускалось лишь 115 [20. Д. 957. Л. 59].

Однако техническое состояние автомобилей было далеко не единственной причиной, снижавшей качество обслуживания тюменцев. Так, на многих стоянках машин часто не оказывалось. Водители, в целях получения максимальной прибыли, предпочитали выбирать

традиционные места стоянок, которые уже давно были известны среди населения. Часто шоферы отказывались везти пассажиров на близкие расстояния по городу, предпочитая поездки в отдаленные районы или междугородные рейсы, которые позволяли быстрее добиться выполнения плана [26].

Возрастание популярности городских такси свидетельствовало не только о расширении городского пространства, но и о быстрых переменах в сознании жителей. В середине 1950-х гг. услугами такси пользовались лишь отдельные категории населения, притом что основная часть тюменцев, в силу различных причин, воспринимала этот вид транспорта как недоступный. К середине 1960-х гг. ситуация изменилась. Увеличение расстояний между различными городскими объектами потребовало от тюменцев большего времени на их преодоление. В условиях расширения территории города фактор времени становится все более ценным для горожан. Такси, в немалой степени, способствовало его экономии. Кроме того, автомобили стали для тюменцев реальным средством уйти от автобусной «толкотни», позволив на короткое время ощутить совершенно другое качество жизни.

В середине 1960-х гг. для городских жителей появляется возможность и «индивидуального» решения транспортной проблемы. Обращаясь к истории распространения в стране личных автомобилей, необходимо упомянуть, что первые машины, доступные для покупки частными лицами, появились в продаже в 1946–1947 гг., первоначально лишь в Москве и Ленинграде. Ими стали автомобили марки «Победа» и «Москвич». При этом приоритетное право на покупку рекомендовалось предоставлять деятелям науки и искусства, передовым рабочим и инженерно-техническим работникам. Стоимость автомобилей была достаточно высока. Так, цена «Победы» в конце 1940-х – начале 1950-х гг. составляла около 16 тыс. руб., что для большинства граждан делало недостижимой покупку автомобиля. Чуть более реальным для рядовых жителей было приобретение «Москвича», покупка которого обходилась примерно в 9 тыс. руб. [27. С. 169, 170]. Однако сама возможность приобретения транспортного средства была позитивно встречена населением и стала быстро завоевывать популярность. В специализированных магазинах крупных городов очереди за машинами достигали нескольких тысяч человек, однако, в среднем, даже в Москве в середине 1950-х гг. продавалось не более 625 машин в месяц, что делало автомобиль достаточно редкой и ценной вещью для жителей столичных городов [27. С. 171].

В середине 1950-х гг. личный автомобиль на улицах провинциального города был еще более редким явлением. Свидетельства о том, какой транспорт преобладал на дорогах Тюмени, отражают воспоминания жителей города тех лет. Так, тюменка А.П. Журавлева рассказывает, что в середине 1950-х гг. на улицах областного центра «чаще всего можно было встретить гужевой транс-

порт. Даже хлеб развозили на лошадях. На втором месте шли велосипеды, мотоциклов было очень мало, а машин еще меньше, и они имелись только у представителей городских и областных властей» [28].

К середине 1960-х гг. транспортная ситуация в Тюмени существенно изменяется. Гужевой транспорт практически исчезает с центральных улиц и остается характерным явлением лишь для тюменских окраин. В то же время постепенно возрастает количество мотоциклов и автомобилей. Так, на 1 января 1967 г. в личном пользовании горожан было зарегистрировано 1 128 автомашин и 7 000 мотоциклов [11. Д. 373. Л. 74]. «К середине 1960-х гг. основным транспортом стали машины и автобусы. Лошади в городе стали большой редкостью. Их держали, как правило, те, кто имел свой собственный дом», – отмечает А.П. Журавлева [28].

В целом в середине 1950-х – середине 1960-х гг. постепенное возрастание насыщенности областного центра транспортом свидетельствовало о все более широ-

ком распространении так называемой «городской культуры». Одним из ее продуктов и стал личный транспорт. Увеличение транспортного разнообразия играло большую роль в объединении «разрозненных» частей Тюмени, придавало городскому пространству определенную целостность. С появлением такой категории населения, как автомобилисты, расширяется «видение» города, ранее транслировавшееся лишь сквозь призму его восприятия пешеходами. В свою очередь, это позволило местным властям обратить внимание на ряд проблем, решение которых прежде не представлялось столь актуальным. В то же время быстрое увеличение количества транспорта породило целый комплекс новых проблем. Именно к середине 1960-х гг. относится появление в Тюмени первых признаков дилеммы о городском пространстве, сочетающем в себе комфорт и безопасность для людей и удобство для автомобилей, поиск оптимального решения которой будет происходить в течение последующих десятилетий.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Философский энциклопедический словарь* / ред.-сост. Е.Ф. Губский. М., 2006.
2. *Heidegger M. Sein und Zeit*. Tübingen, 2001.
3. *Комарова С.Л.* Оптимизация отношений субъектов политической деятельности : автореф. дис. ... канд. психол. наук. М., 2002. URL: <http://www.dslib.net/soc-psixologia/optimizacija-otnoshenij-subektov-politicheskoy-deyatelnosti.html>, свободный.
4. *Глазычев В.Л.* Социально-экологическая интерпретация городской среды. М., 1984.
5. *Горелова Ю.Р.* Роль архитектурной компоненты в формировании вещно-предметной среды города: исследовательские модели и парадигмы // *Социокультурное пространство сибирского города: история и современность* : сб. науч. ст. Ханты-Мансийск, 2008. Вып. 5.
6. *Гольц Г.А.* Транспорт и расселение. М., 1981.
7. *Ваксман С.А.* Исследование закономерностей автотранспортной загрузки сети магистральных улиц (на примере городов Урала и Казахстана) : автореф. дис. ... канд. техн. наук. Свердловск, 1970.
8. *Тархов С.А.* Типизация пространственных структур транспортных сетей : автореф. дис. ... канд. геогр. наук. М., 1982.
9. *Кошман Л.В.* Город и городская жизнь XIX столетия: социальные и культурные аспекты. М., 2008.
10. *Зяблинцева С.В.* Общественный транспорт Западной Сибири в 1930–1950-е гг. // *Вестник Челябинского государственного университета*. 2010. № 18.
11. *Государственное бюджетное учреждение Тюменской области Государственный архив Тюменской области (ГБУТО ГАТО)*. Ф. 698. Оп. 1.
12. *Народное хозяйство СССР в 1965 г.* (статистический ежегодник). М. : Госстатиздат ЦСУ СССР, 1965.
13. *ГБУТО ГАТО*. Ф. 759. Оп. 1.
14. *Иваненко А.С.* Новые прогулки по Тюмени. Тюмень, 2008.
15. *Воспоминания Глушкова П.И.* (1947 г.р.), записаны автором.
16. *Тюменская правда*. 1959. 22 июля.
17. *Воспоминания Трофимова Б.П.* (1947 г.р.), записаны автором.
18. *Тюменская правда*. 1950. 21 мая.
19. *ГБУТО ГАТО*. Ф. 1792. Оп. 3.
20. *ГБУТО ГАТО*. Ф. 5. Оп. 1.
21. *Тюменская правда*. 1957. 20 фев.
22. *Тюменская правда*. 1964. 20 ноя.
23. *Тюменская правда*. 1960. 8 окт.
24. *Тюменская правда*. 1961. 26 янв.
25. *Тюменская правда*. 1962. 22 июля.
26. *Воспоминания Соболева В.Н.* (1930 г.р.), записаны автором.
27. *Твердюкова Е.Д.* Личный автомобиль как предмет потребления в СССР. 1930–1960-е гг. // *Новейшая история России*. 2012. № 1.
28. *Воспоминания Журавлевой А.П.* (1942 г.р.), записаны автором.

*Skochin Artem V.* The Institute Tyumen Higher Military Engineering Command School (Tyumen, Russian Federation). E-mail: Arskoch88@yandex.ru

## THE ROLE OF THE TRAFFIC SYSTEM IN INTERCONNECTING THE URBAN SPACE OF TYUMEN IN MID 1950–1960-s.

**Keywords:** city area; urban space; buses; city taxi service; private transport.

In the mid 1950–60s a number of natural and artificial obstacles divided Tyumen into a few isolated parts. Thus, urban space just seemed to be relatively integral. Such a situation gave rise to the activities meant to improve the population's capabilities to move around and interact freely within the city borders. Unification of the disconnected city parts became possible due to the dynamic road construction. During the period of 1956–1965 the stretch of city roads grew by 1/3 (from 227 km to 331,5 km), the length of hard-surface streets also increased. The level of improvement of city streets significantly increased. The development of the road network created conditions for the unification of separate regions (districts) and overcome barriers, separating the urban space. At the same time, a large number of problems concerning the Tyumen roads, was never solved. The condition of the road network in the outskirts of the city differed significantly from the quality of the roads of the central part of Tyumen that testified about the lack of unity and fragmentation of urban space. The pollution of Tyumen streets had a negative impact on the image of the city. Road network development made

transport more important. Buses became even more habitual in the city. The number of bus routes grew from 7 to 26 in 1956–1965. They connected not only the main city districts and key industrial enterprises; bus network also covered almost all the territory of the city. However, the public transport system had a lot of drawbacks. Bus traffic was not regular, the routes were not convenient. Besides there was the lack of buses and they were not comfortable. Citizens could avoid these drawbacks using city taxi service. This kind of transport became more popular by the mid 60-s. This fact might be proved by the rapid increase of the number of taxi cabs (from 45 cars in 1956 to 319 cars in 1966). The taxi company, which consisted in the mid-1950s car «Pobeda», was completely replaced by a more comfortable «Volga». Such a situation was caused by the expansion of the city area, and it indicated the change in the citizens' mindset. Time became one of the priorities of the city life. There appeared more private transport in the streets of the regional center. A new category of citizens emerged in Tyumen, so called «motorists». This fact proved the spread of «urban culture». The spread of private cars caused a number of new problems within the urban space. In the mid 60-s Tyumen faced a new dilemma of the city area: comfort and safety for people vs. convenience for cars. The city tried to find the best solution of this problem during the subsequent decades. The rapid expansion of the city and the population growth was conserved the fragmentation of the urban space. Differences in the development of the central part of Tyumen and its suburbs gradually begin to fade only in subsequent years.

## REFERENCES

1. Gubskiy E.F. (ed.) *Filosofskiy entsiklopedicheskiy slovar'* [The Philosophical Encyclopedic Dictionary]. Moscow: INFRA-M Publ., 2006. 574 p.
2. Heidegger M. *Sein und Zeit*. Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 2001.
3. Komarova S.L. *Optimizatsiya otnosheniy sub"ektiv politicheskoy deyatel'nosti*: avtoref. dis. kand psikh. nauk [Optimizing relations of the subjects of political activity. Abstract of Psychology Cand. Diss.]. Moscow, 2002. Available at: <http://www.dslib.net/soc-psixologia/optimizaciya-otnosheniy-subektiv-politicheskoy-deyatelnosti.html>.
4. Glazychev V.L. *Sotsial'no-ekologicheskaya interpretatsiya gorodskoy sredy* [Social and environmental interpretation of the urban environment]. Moscow: Nauka Publ., 1984. 178 p.
5. Gorelova Yu.R. [The role of the architectural components in the formation of proprietary environment of the city: research models and paradigms of social and cultural space]. *Sotsiokul'turnoe prostranstvo sibirskogo goroda: istoriya i sovremennost'* [The Siberian city: the past and present]. Khaty-Mansiysk, 2008, issue 5.
6. Gol'ts G.A. *Transport i rasselenie* [Transport and accommodation]. Moscow: Nauka Publ., 1981. 248 p.
7. Vaksman S.A. *Issledovanie zakonornostey avtotransportnoy zagruzki seti magistral'nykh ulits (na primere gorodov Urala i Kazakhstana)*: avtoref. dis. kand. tekhn. nauk [The research of laws of road transport load of the main streets network (as exemplified by the cities in the Urals and Kazakhstan). Abstract of Engineering Cand. Diss.]. Sverdlovsk, 1970.
8. Tarkhov S.A. *Tipizatsiya prostranstvennykh struktur transportnykh setey*: avtoref. dis. kand. geogr. nauk [Typing spatial patterns of transport networks. Abstract of Geography Cand. Diss.]. Moscow, 1982.
9. Koshman L.V. *Gorod i gorodskaya zhizn' XIX stoletiya: sotsial'nye i kul'turnye aspekty* [The city and the city life of the 19th century: social and cultural aspects]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2008. 446 p.
10. Ziaablitseva S.V. Public transport of West Siberia in the 1930–1950s. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2010, no. 18, pp. 109–117. (In Russian).
11. The State Budgetary Institution Tyumen Region State Archive of Tyumen Region (GBUTO GATO). Fund 698. List 1. (In Russian).
12. *Narodnoe khozyaystvo SSSR v 1965 g. (statisticheskiy ezhegodnik)* [The national economy of the USSR in 1965 (The Statistical Yearbook)]. Moscow: Gosstatizdat CSA USSR Publ., 1965.
13. The State Budgetary Institution Tyumen Region State Archive of Tyumen Region (GBUTO GATO). Fund 759. List 1. (In Russian).
14. Ivanenko A.S. *Novye progulki po Tyumeni* [New walks in Tyumen]. Tyumen: Raduga T Publ., 2008. 335 p.
15. Glushkov P.I. *Vospominaniya Glushkova P.I.* [Memoirs of P.I. Glushkov].
16. *Tyumenskaya Pravda*, 1959, 22nd July.
17. Trofimov B.P. *Vospominaniya Trofimova B.P.* [Memoirs of Trofimov B.P.].
18. *Tyumenskaya Pravda*, 1950, 21st May.
19. The State Budgetary Institution Tyumen Region State Archive of Tyumen Region (GBUTO GATO). Fund 1792. List 3. (In Russian).
20. The State Budgetary Institution Tyumen Region State Archive of Tyumen Region (GBUTO GATO). Fund 5. List 1. (In Russian).
21. *Tyumenskaya Pravda*, 1957, 20th February.
22. *Tyumenskaya Pravda*, 1964, 20th November.
23. *Tyumenskaya Pravda*, 1960, 8th October.
24. *Tyumenskaya Pravda*, 1961, 26th January.
25. *Tyumenskaya Pravda*, 1962, 22nd July.
26. Sobolev V.N. *Vospominaniya Soboleva V. N.* [Memoirs by V.N. Sobolev].
27. Tverdyukova E.D. The privately owned vehicle as a consumer good in the USSR. 1930–1960s. *Noveyshaya istoriya Rossii – Modern History of Russia*, 2012, no. 1, pp. 166–177. (In Russian).
28. Zhuravleva A.P. *Vospominaniya Zhuravlevoy A.P.* [Memoirs of A.P. Zhuravleva].