

Восстановление трамвайных путей в Калининграде в 1948-1961 гг. Опыт использования геоинформационных систем

Научный руководитель – Баранова Елена Вячеславовна

Иванов Юрий Сергеевич

Студент (бакалавр)

Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, Институт гуманитарных наук, Калининград, Россия

E-mail: ratov.serega@gmail.com

Иванов Юрий Сергеевич

Студент, 3 курс бакалавриата

Балтийский федеральный университет имени И. Канта, институт гуманитарных наук, Калининград, Россия

E-mail: <mailto:ratov.serega@gmail.com>

Калининградский трамвай является одним из символов города. Доставшаяся от немцев развитая трамвайная сеть во времена СССР была не только полностью восстановлена, но и получила своё собственное дальнейшее развитие. В данной статье будет показан период 1948-1961гг., в который городская трамвайная сеть была восстановлена до предвоенного уровня.

В данной статье пойдет речь об использовании геоинформационных систем для создания карт трамвайной сети Калининграда в период 1948-61 гг. За указанный период трамвайная сеть города претерпевала изменения, которые зависели от развития Калининграда. ГИС позволяет создать карту, на которой можно наглядно отследить эти изменения. В ходе работы с ГИС создается карта, на которую наносится информация, полученная из источников и литературы. ГИС позволяют вести учет структуры и одновременно использовать полученную информацию для планирования развития транспортной сети. Актуальность данной работы заключается в том, что трамвай являлся одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста. В условиях восстанавливающегося города трамвай лучше автотранспорта - он использует электричество, доступ к которому получают и введённые в эксплуатацию здания. Таким образом восстановленное электроснабжение позволяло использовать трамвай, что позволяло экономить на использовании других видов топлива. Трамвай, кроме моментов пиковой дорожной активности, быстрее автотранспорта, так как для него выделяется отдельная полоса. Поэтому трамвай привлекает потенциального пассажира и, в большинстве своем, маршруты пользуются популярностью.

Целью настоящей работы являются реконструкция трамвайных сетей Калининграда и установить причины возникновения маршрутов того времени. Для достижения цели необходимо выполнить задачи: 1) установить пути и количество маршрутов на рассматриваемый период; 2) установить достоверную на тот момент дорожную сеть города; 3) создать карту дорожной сети; 4) нанести установленные ранее маршруты на полученную карту. Для достижения этой цели была применена программа для создания карты в системе ГИС «MapInfo».

В период 1948-1961 гг. трамвайная сеть города преобразилась. В первые годы калининградского трамвая (1946-1947 гг.) были восстановлены участки, позволяющие связать

части города. На конец 1947-начало 1948 годов в городе функционировало 6 маршрутов. Все маршруты начинались с одной точки - ул. Старогородская (соврем. Московский проспект). Добравшись до этой точки, житель города мог отправиться в нужную часть города. Данные маршруты называются радиальными.

В 1948 году ремонт трамвайных линий и запуск их в эксплуатацию продолжается. Начинается подготовка к отходу от радиальной трамвайной сети к диаметальной. Разборы завалов позволили создать сквозные пути. Восстановленное депо №2 позволило снизить нагрузку на центр города. Депо №1 закрылось в 1949 году.

В 1950 году были введены в эксплуатацию трамвайные линии к больнице им. Калинина и морскому торговому порту.

В 1953 году за счёт расширения маршрута №2 увеличился пассажиропоток в морской торговый порт. Имелась одна проблема - перезагруженность маршрута, соединяющий центр и юг города. Был продлен маршрут №1 до Южного вокзала.

С 1956 года наступает решающая стадия к переходу на диаметральное устройство. Подготовка начинается с временного возвращения шести маршрутов на радиальное устройство. Появляется хордовый маршрут №8, позволяющий добираться из Балтийского района до Московского, не проходя через центр. Восстановление трамвайной сети позволило ввести в эксплуатацию маршрут №9, позволивший добраться от Балтийского района до Ленинградского.

В 1958 году несколько радиальных маршрутов расширяются и становятся диаметральными. Был пущен маршрут №8, позволяющий добраться до Коксогазового завода. Новый маршрут №10 шел от Южного вокзала до мясокомбината, что снизило нагрузку с других маршрутов до мясокомбината.

В 1959 году трамвайные пути по ул. Житомирской закрываются на ремонт. Полный разбор завалов и ремонт путей на этом участке позволил в дальнейшем пропускать больше вагонов. Все маршруты, ранее проходившие по ул. Житомирской, стали ходить по ул. Кавалерийской. Маршрут от Коксогазового завода, был продлен до мясокомбината, был создан пассажиропоток между этими двумя предприятиями. Маршруты №9 и №10 расширились.

В 1960 году были отремонтированы пути до судостроительного завода «Янтарь». К заводу стали ходить маршруты №№2,9. Восстановление линий на ул. Горького позволило ввести маршрут-коротыш №3 до центрального рынка.

1961 год стал последним годом реконструкции путей, доставшихся от немцев. Маршрут №8 был закрыт из-за своей не окупаемости. 13 января ул. Житомирская была окончательно отремонтирована и несколько маршрутов стали проходить через нее. 18 августа линия по ул. Горького была восстановлена до конца улицы.

К 1961 году была восстановлена предвоенная сеть города. Все маршруты стали диаметральными или хордовыми. Теперь калининградский трамвай имел уже собственные перспективы развития.

После установления маршрутов была создана карта. Карта состоит из нескольких слоев: слоев со строениями, с водными объектами, зелеными насаждениями и трамвайными сетями.

Изучение и дальнейшее построение маршрутов в ГИС открывает перед исследователями большое количество малоизвестных фактов и позволяет составить более целостную картину о калининградском трамвае на данном этапе. Проведенное исследование показало значительные возможности совместного, междисциплинарного использования геоинформационных систем и истории в современной исторической науке. Полученная карта в ГИС позволяет сделать следующий вывод: главная задача калининградского трамвая в СССР была в том, чтобы обеспечить граждан возможностью быстро добираться в необходимые

им части города. Постепенный отход от радиального к диаметральному и хордовому маршрутам позволял пассажирам добираться до любой части города. Таким образом трамвай города являлся доступным и быстрым транспортным средством для обычных граждан и дешевым, а также удобным в снабжении топливом.

Источники и литература

- 1) История трамвая [Электронный ресурс] // Сайт МКП Калининград Гор-Транс URL: <http://mkpkaliningrad-gortrans.ru/index.php/home/istoriya> (дата обращения: 31.03.2021)
- 2) Тархов С.А. Трамвай в Кёнигсберге-Калининграде: Историко-Географический очерк. Калининград, 1995.
- 3) План г. Калининград. Масштаб 1:10,000. Съёмка 1955 г. Подготовлено к изданию в 1956 г. Повторная печать 1959 г. [Электронный ресурс] URL: <http://retromap.ru/14195623> (дата обращения: 31.03.2021)
- 4) Губин А.Б. Топонимия Калининграда // Калининградские архивы. Калининград, 2003. Вып. 5. С. 139-196.
- 5) Топографическая карта Калининградской области ГУГК СК-63 [Электронный ресурс] URL: http://www.etomesto.ru/map-kaliningrad_gugk (дата обращения: 31.03.2021)
- 6) План г. Калининград 1956 года 1:10000 [Электронный ресурс] URL: http://www.etomesto.ru/map-kaliningrad_1956/ (дата обращения: 31.03.2021)

Иллюстрации

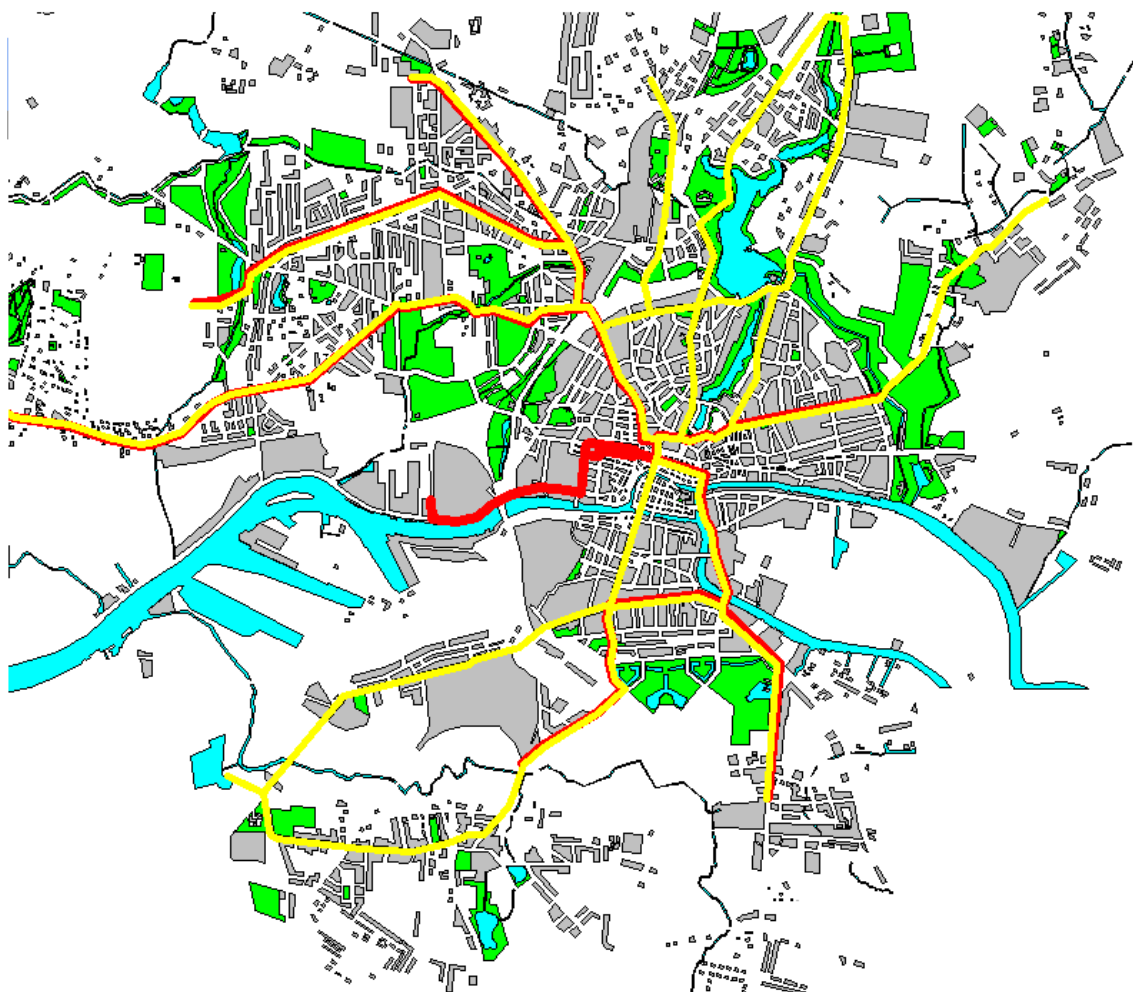


Рис. 1. Рис. 1. Полученная схема 1948-1961 гг. Красной линией помечена трамвайная сеть в 1948 году, желтой –трамвайная сеть 1961 года.