

RU

История городского пассажирского электротранспорта РСФСР в годы Великой Отечественной войны: краткий обзор постсоветской историографии

Горшенин А. В.

Аннотация. Целью исследования выступает анализ степени изученности в отечественной постсоветской историографии истории городского пассажирского электротранспорта в период Великой Отечественной войны. В ходе рассмотрения изданных работ по данной тематике они были систематизированы по трем группам. К первой относятся публикации, в которых исследуется состояние городского электротранспорта в прифронтовых и оккупированных регионах Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (РСФСР), ко второй – развитие трамвайно-троллейбусного движения в тыловых областях, к третьей – работы по транспорту общего характера. Научная новизна определяется отсутствием в российской исторической науке системного рассмотрения процессов создания, развития, восстановления и функционирования городского электротранспорта в 1941-1945 гг., а также тем, что впервые проведено комплексное исследование постсоветской историографии, позволившее выделить основные тематические направления в публикациях по истории трамвайных и троллейбусных периодов Великой Отечественной войны. В результате проведенного исследования удалось оценить степень изученности истории трамвая и троллейбуса в военный период и вместе с тем наметить слабоизученные и вовсе не исследованные аспекты в рассматриваемой проблематике.

EN

The history of urban passenger electric transport in the RSFSR during the Great Patriotic War: a concise overview of post-soviet historiography

A. V. Gorshenin

Abstract. The purpose of this study is to analyze the extent to which the history of urban passenger electric transport during the Great Patriotic War has been studied in post-Soviet historiography. In the course of examining published works on this topic, they have been systematized into three groups. The first includes publications that examine the state of urban electric transport in the front-line and occupied regions of the Russian Soviet Federative Socialist Republic (RSFSR); the second concerns the development of tram and trolleybus traffic in rear areas; and the third encompasses works on transport of a general nature. The scholarly novelty is determined by the absence, in Russian historical science, of a systematic consideration of the processes of creation, development, restoration, and functioning of urban electric transport in 1941-1945, and also by the fact that a comprehensive study of post-Soviet historiography has been conducted for the first time, enabling the identification of the main thematic directions in publications on the history of tram and trolleybus operations during the Great Patriotic War. As a result of the conducted research, it was possible to assess the degree to which the history of trams and trolleybuses during the war period has been studied, and at the same time, to identify poorly studied and completely unresearched aspects in the issues under consideration.

Введение

В этом году отмечается торжественный юбилей – 80-летие победы Советского Союза в Великой Отечественной войне. Эта война коренным образом изменила жизнь советских граждан. Масштабные боевые действия, оккупация значительных территорий нашей страны, а затем их дальнейшее освобождение приводили к необходимости восстанавливать разрушенное хозяйство. Массовая эвакуация предприятий и людей, проходившая в годы войны, привела к колоссальной нагрузке на тыловые регионы. В этой связи в части из них

были организованы или расширены уже существовавшие маршруты городского электротранспорта. Особенно это актуально было для наиболее крупных эвакуационных центров, куда перебазировались десятки промышленных предприятий, как правило, вместе с работниками.

В советской историографии довольно значительное внимание уделялось исследованию истории развития различных видов транспорта – железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного. Большой интерес представляло изучение работы транспорта в годы Великой Отечественной войны (Кадильников, 1945; Куманев, 1973; Нейгольдберг, 1965). Истории городского транспорта исследователями уделялось меньшее внимание. Большинство работ, которые издавались в рамках данной тематики, носили мемориальный характер и были приурочены к юбилеям электротранспорта в разных городах (Боброва, Коссои, 1971; Гасанов, 1976; Багдиян, 1968). Особо следует отметить воспоминания руководителя трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда о работе в годы Великой Отечественной войны (Сорока, 1986).

В постсоветской историографии отечественные исследователи обратились к проблематике истории городского пассажирского транспорта. Были защищены диссертации, посвященные анализу общественного транспорта разных периодов и регионов (Матвеева, 2015; Горшенин, 2018; Носов, 2022; Хисамов, 2023), его взаимосвязи с развитием дорожной инфраструктуры (Новиков, 2020), а также отдельным видам – автомобильному (Лаврентьев, 2001; Логинова, 2015) и электрическому (Шпаков, 2013). Растет число монографий (Коровин, Носов, Головин, 2023) и научных статей (Ильин, 2016; Коровин, Носов, 2021) по данной проблематике. При этом отсутствуют работы, в которых проводился бы комплексный анализ вышедших публикаций, что демонстрирует научную новизну данного исследования. Актуальность темы связана с ростом городских агломераций и все более возрастающей ролью в них общественного транспорта.

Задачи исследования:

- охарактеризовать работы, посвященные истории пассажирского электротранспорта городов в 1941-1945 гг., находившихся в прифронтовых регионах или на оккупированных врагом территориях;
- систематизировать публикации, в которых реконструируется состояние городского транспорта тыла;
- проанализировать статьи и монографии, затрагивающие общие вопросы в истории трамвайно-троллейбусных предприятий в военный период;
- выявить и систематизировать основные специфические особенности в функционировании пассажирского электротранспорта в годы Великой Отечественной войны;
- установить аспекты, недостаточно отраженные в современных публикациях по истории городского электротранспорта периода 1941-1945 гг. и нуждающиеся в дальнейших исследованиях.

Методология исследования базируется на использовании системного историографического анализа публикаций, посвященных истории городского электротранспорта в 1941-1945 гг. Теоретическая база исследования обусловлена междисциплинарностью рассматриваемой темы. Опора делалась на методологическую базу истории науки и техники, исторической урбанистики, истории повседневности и социологии города. Большое внимание уделено теоретическим подходам крупного специалиста по истории и географии транспорта С. А. Тархова (2018). С помощью применения историко-типологического метода мы смогли систематизировать и классифицировать публикации по истории городского транспорта рассматриваемого периода по их тематической направленности.

Практическая значимость исследования заключается в возможности использовать его в спецкурсах по истории Великой Отечественной войны, истории науки и техники, истории транспорта. Также установленные малоизученные аспекты в истории развития городского электротранспорта позволяют наметить дальнейшую актуальную проблематику исследований.

Обсуждение и результаты

Появление интереса отечественных исследователей в постсоветский период к истории развития городского электрического транспорта объясняется ростом популярности истории повседневности. Общественный транспорт являет собой тонкую связующую нить, на которой держится городское пространство. Рост городов обусловлен транспортной доступностью для его жителей внутри городского пространства. Мощным импульсом к развитию городского транспорта в Союзе Советских Социалистических Республик (СССР) послужила проводившаяся политика индустриализации, которая приводила к быстрой урбанизации. Поэтому в период 1930-х гг. в стране появляются первые троллейбусы (Москва, Ленинград, Ростов-на-Дону), первый метрополитен в столице, во многих городах организуется трамвайное сообщение (Златоуст, Магнитогорск, Нижний Тагил, Омск, Таганрог и др.) (Тархов, Заяц, 2001), а также налаживается работа регулярных автобусных внутригородских маршрутов.

С началом Великой Отечественной войны происходит полная перестройка всей хозяйственной жизни страны. Западные регионы стремительно захватываются противником. Одновременно с этим в тыловых регионах расширяется промышленность и увеличивается численность жителей, в частности городского населения. Основную тяжесть транспортного сообщения в военные годы в городах нес на себе пассажирский электротранспорт. Исходя из этого, рассматриваемую историографию работ по истории городского электротранспорта периода Великой Отечественной войны логично разделить на три группы: рассматривающие транспорт на территориях, подвергшихся оккупации; в тылу; а также публикации общего характера.

Городской электротранспорт фронтовых регионов

Первым городом, подвергшимся нападению немецкой авиации 22 июня 1941 г., стал Севастополь. На протяжении 1941-1942 гг. продолжался непростой период обороны в истории города. В июле 1941 г. началась эвакуация предприятий, учреждений и населения, а в сентябре того же года, в связи с приближением вражеских войск, началось сооружение оборонительного рубежа вокруг города. Из электротранспорта в Севастополе был развит трамвай. Его работа в этот период реконструируется в главе монографии С. А. Тархова (1998), посвященной истории трамвая и троллейбуса Севастополя.

Автором отмечается, что в первые дни войны в трамвайном хозяйстве был организован аварийно-восстановительный отряд, который занимался реконструкцией контактной сети и рельсового пути после авианалетов и артобстрелов (Тархов, 1998).

В данной главе анализируются особенности работы трамвая в этот период, изменения маршрутов, основные проблемы на предприятии, а также отмечаются наиболее мощные бомбежки и те масштабы разрушений трамвайного хозяйства, с которыми приходилось сталкиваться работникам. Автором приводятся фрагменты воспоминаний о работе транспорта и фрагменты заметок местной газеты. Крайне любопытна информация о работе трамвая в период оккупации (Тархов, 1998).

Освобожден Севастополь будет спустя почти два года, 9 мая 1944 г., в ходе Крымской наступательной операции Красной Армии. Трамвайное хозяйство оказалось настолько сильно разрушено, что было принято решение его не восстанавливать. Вместо трамвая в Севастополе решили организовать троллейбусное сообщение, строительство которого началось уже после войны. В монографии рассматривается обсуждение вопроса о целесообразности восстановления трамвая и организации троллейбуса, которое проходило в период 1944-1945 гг. (Тархов, 1998).

Оказалась в оккупации и значительная часть Краснодарского края. Среди оккупированных два города региона были с электротранспортом – Краснодар и Новороссийск. О военном периоде краснодарского трамвая есть раздел в монографии О. Ю. Бодни с соавторами (Бодня, Лысянский, Мартианов, 2012). Истории появления и упразднения трамвая в Новороссийске посвящен цикл из трех статей С. К. Абрамяна и К. В. Голубкиной (2021). В первой их статье характеризуется работа новороссийского трамвая в период 1934-1945 гг. (Абрамян, Голубкина, 2021). Работой, обобщающей всю историю новороссийского трамвая и троллейбуса, стала книга В. Н. Буравкина (2021). Один параграф посвящен работе трамвая в начальный период войны, до оккупации города, а другой – восстановлению городского хозяйства и, в частности, трамвая в 1944-1945 гг.

Период работы воронежского трамвая до оккупации и после изгнания вражеских войск отражен в качестве отдельных глав в книге по общей истории трамвая и троллейбуса в Воронеже (Пашенко, Фомин, 2013).

В статье А. С. Давыдова на материалах неопубликованных документов местного архива воссоздается деятельность работников трамвая Воронежа по возобновлению пассажирского сообщения в 1943-1944 гг. (Давыдов, 2023d). Автором приводятся планы по восстановлению трамвайного хозяйства и их реализации, анализируются причины сбоев в работе транспорта, среди которых наиболее значительными были следующие: слабая материально-техническая база (нехватка станков, запасных частей, инструментов и т. д.), недостаток квалифицированных кадров и периодические перебои с электроэнергией в городе (Давыдов, 2023d). Исследователем проводится интересное сравнение показателей работы трамвая Воронежа и Курска за 1943 г. с указанием плановых и отчетных показателей (Давыдов, 2023е).

Работе трамвая Сталинграда накануне битвы, а затем восстановлению его хозяйства на заключительном этапе войны посвящен параграф в книге Н. В. Пругло и О. Г. Заплавновой (2013). Данное издание заметно отличается тем, что, помимо технических и социально-экономических особенностей работы трамвая, здесь рассказывается о людях, работавших в отдельных службах предприятия, а также довольно подробно характеризуется подвижной состав трамвая в данный период.

Восстановлению общественного транспорта Сталинграда посвящена статья О. А. Гоманенко с соавторами (Гоманенко, Владимирова, Редькина, 2017), где, вводя в научный оборот неопубликованные документы местных архивов, приводится много фактографического материала. Авторы установили, что на восстановление трамвая Сталинграда, кроме вольнонаемных рабочих, было использовано 600 военнопленных немцев. В 1943 г. трамвайное движение было восстановлено по линии «Центр города – завод «Красный октябрь» – Сталинградский тракторный завод». В 1944 г. продолжилось восстановление трамвайных путей до завода им. Куйбышева, а также была организована линия в Ворошиловском районе. Трамвай курсировал также на участках «Октябрьская площадь – завод «Красный октябрь», кинотеатр «Призыв» – завод им. Куйбышева». Последний участок восстановил свою работу 6 ноября 1944 г. (Гоманенко, Владимирова, Редькина, 2017, с. 178-179).

Несмотря на усиленный натиск вражеских войск, Красной Армии удалось отстоять г. Орджоникидзе (ныне – Владикавказ), который немцы не смогли взять. В этой связи, несмотря на перебои, трамвайное сообщение города продолжало функционировать на протяжении всей войны. Этому посвящена глава в книге А. П. Донченко и К. У. Таутиева (2010). Прифронтовое положение повлияло на ухудшение работы транспорта. К лету 1944 г. среднесуточный выпуск не превышал 12-14 двухвагонных поездов, довольно часто сходя с рельс из-за крайней изношенности путевого хозяйства. В особо опасных участках скорость движения трамваев приказом управляющего устанавливалась на уровне скорости пешехода: например, при движении трамвая по чугунному мосту и приближении к нему не позволялось превышать скорость 5 км/ч. При нарушении данного приказа грозило снятие премии или даже снижение класса вагоновожатого (Донченко, Таутиев, 2010).

Трамвайному хозяйству Курска посвящен ряд статей А. С. Давыдова. Им проанализированы масштабы ущерба, нанесенные трамвайному хозяйству Курска немецко-фашистской оккупацией (Давыдов, 2022), реконструирован процесс восстановления транспортного хозяйства (Давыдов, 2021) и роль жителей города в оказании помощи возрождающемуся трамваю (Давыдов, 2023а). Последняя публикация особенно интересна, поскольку в ней названо много имен участников восстановления трамвая Курска – это его управляющий С. И. Дмитриев, сотрудники (монтажники, мастера и работники подстанции), рабочие и служащие разных предприятий, а также подростки 15-16 лет, являвшиеся членами добровольно-строительных бригад, автор также перечисляет их имена и даже кратко останавливается на последующей судьбе некоторых из них (Давыдов, 2023а).

В монографии Н. Г. Кононова (2023) анализируется восстановление жилищно-коммунального хозяйства и связи в Курской области в 1943-1945 гг. В числе прочих аспектов автор обращается к анализу проблемы восстановления и реконструкции трамвайного хозяйства Курска.

Особняком выступают исследования, посвященные блокаде Ленинграда. Город не был взят врагом, но при этом находился в плотном кольце вражеских сил, что предопределило всю трагедию города. В тяжелейших условиях голода, нехватки топлива и медикаментов, массовых смертей Ленинград жил. В период блокады троллейбусы в городе прекратили свое движение. Лишь трамвай, хоть и со значительными перебоями, а иногда и перерывами, но продолжал свою работу. Интерес исследователей к этой теме вызвал потребность к переизданию воспоминаний начальника трамвайно-троллейбусного управления Ленинграда в годы блокады, первое издание которых появилось в 1980-е гг. (Сорока, 2015).

В статье А. В. Зотовой (2014) рассматривается работа автотранспорта Ленинграда и устанавливаются показатели его деятельности. В исследовании С. В. Ярова (2014), посвященного повседневной жизни блокадного города, есть глава о дорогах и пассажирском транспорте. Автор отмечает, что уже в первую блокадную зиму троллейбусы и трамваи прекратили свою работу. «Вмёрзшие в землю троллейбусы и трамваи, как и неубранные огромные снежные сугробы, – это символы блокадных дней» (Яров, 2014, с. 33).

В отличие от троллейбуса, трамвайное движение в Ленинграде будет все-таки восстановлено еще в период блокады, в 1942 г. Роль местных партийных и советских властей в восстановлении движения, а также основные мероприятия по их реализации рассматриваются в исследовании А. Н. Чистикова (2019). История электротранспорта блокады также реконструируется в отдельных главах и параграфах работ, посвященных истории трамвая и троллейбуса Санкт-Петербурга, издававшихся в 1990-2000-е гг. (Величенко, 1997; Величенко, Докуто, 2007).

Городской электротранспорт тыловых регионов

Ко второй группе анализируемых работ по истории городского электротранспорта мы отнесли публикации, освещавшие деятельность транспортных предприятий тыловых регионов.

История функционирования московского электротранспорта в рассматриваемый период реконструируется в рамках параграфов неоднократно издаваемых книг, посвященных истории столичного трамвая (Розалиев, 1999; Тархов, 1999; Иванов, Кирсанов, Розалиев, 2009) и троллейбуса (Розалиев, Егоров, 2003; Климов, 2018).

Крайне любопытна публикация Н. М. Семенова (2021), в которой рассматривается история трамвая, который уже ныне не существует, в подмосковном г. Ногинске. В представленной статье содержится информация о работе трамвая Ногинска, в частности в военные годы.

Одним из крупнейших эвакуационных центров стал г. Куйбышев (ныне – Самара), являвшийся в годы войны т. н. запасной столицей. Сюда были эвакуированы дипломатические ведомства, крупнейшие СМИ и культурные учреждения, а главное – несколько десятков промышленных предприятий. Значительная часть рабочих вынуждена была ездить на оборонные заводы, находившиеся в рабочем районе Безымянка, расположенном на значительном удалении от основной части города. В этой связи очень важную роль приобретает городской электротранспорт. О его деятельности в годы войны рассказывает глава из монографии С. А. Тархова (2005).

Из части эвакуированных в г. Куйбышев троллейбусов местные власти, с разрешения правительства, наладили троллейбусное сообщение в городе, которое было пущено в эксплуатацию в ноябре 1942 г. Единственный маршрут троллейбуса связал железнодорожный вокзал и площадь Революции. О строительстве и первом опыте обслуживания троллейбусов есть ряд наших публикаций (Горшенин, 2015а). О последнем годе войны и первом послевоенном периоде работы трамвайно-троллейбусного управления г. Куйбышева также опубликована обширная статья (Горшенин, 2016b). Отдельный наш интерес привлекла тема материально-технического снабжения работников трамвайно-троллейбусного управления и автотранспортной конторы г. Куйбышева в годы войны (Горшенин, 2015b) и добровольная помощь, которую оказывали работники общественного транспорта городов Среднего Поволжья фронту (Горшенин, 2015с).

В ряде соседних с Куйбышевым областных центров, где не было своего электротранспорта, в годы войны был поднят вопрос о его организации. И хотя троллейбус в Пензе (Горшенин, 2016а) и трамвай в Ульяновске (Горшенин, 2017) пущены в эксплуатацию в конце 1940 – начале 1950-х гг., но согласование, проектирование и строительство началось в последние годы войны, о чем нами были подготовлены вышеназванные публикации.

Если Куйбышев был крупным самолетостроительным городом, то крупнейшим танкостроительным центром являлся Челябинск, промышленность которого выросла за годы войны в разы.

К началу войны в Челябинской области трамвай функционировал в трех городах: Челябинске, Златоусте и Магнитогорске. В условиях напряженной работы военной промышленности меняется нагрузка и условия работы трамвайных предприятий в этот период, характеристику которых встречаем в статьях местных исследователей (Рубин, 2006; Кожушко, 2023).

На расстоянии примерно 20 км от Челябинска находился город-спутник – Копейск. В период войны стало особенно необходимо обеспечить два города транспортным сообщением друг с другом, в связи с чем в 1943-1945 гг. проходил первый этап строительства трамвайной линии Челябинск-Копейск, чему посвящена статья М. Н. Потемкиной и Ю. Н. Храмлиной (2023). Значительного внимания заслуживают публикации уральских исследователей, освещающих социальную сторону в деятельности электротранспортных предприятий – помощь горожан в развитии транспортной инфраструктуры Челябинска (Храмлиной, 2024), трудовую дисциплину работников трамвая (Храмлиной, 2023а), а также попытку реконструировать социальный портрет женщин-вагоновожатых челябинского трамвая в 1930-е гг. и в период Великой Отечественной войны (Лешукова, 2024).

Еще одним крупным городом на Урале был Свердловск. В нем к началу Великой Отечественной войны функционировало трамвайное сообщение. В период войны сюда был эвакуирован ряд промышленных предприятий. В 1942 г. на окраине города начал работать эвакуированный сюда в 1941 г. Киевский завод химического машиностроения. Для подвоза рабочих к этому предприятию было принято решение построить троллейбусную ветку, так в городе и появился в 1943 г. данный вид транспорта. Эти процессы освещаются в статье (Шиловцев, Сорокина, Макарова, 2023) и книжном издании (Башмачникова, Сонин, 1999).

Не во всех областных центрах Урала в период войны существовал электротранспорт. В конце 1930-х гг. в г. Чкалове (ныне – Оренбург) планировалось строительство трамвая, что даже было отмечено в третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства, но начавшаяся Великая Отечественная война помешала этому. Троллейбус здесь будет организован лишь в послевоенные годы (Хисамутдинова, 2022).

Довольно слабо в современной историографии данной тематики отражена история электротранспортных систем городов Сибири и Дальнего Востока.

Характеристика общественного транспорта городов Западной Сибири 1930-1950-х гг. приводится в исследовании С. В. Зяблицевой (2010). Несмотря на краткость и лаконичность, автору удалось дать характеристику состояния трамвайных хозяйств Новосибирска, Новокузнецка, Прокопьевска, Кемерово и Омска, в частности за период Великой Отечественной войны (Зяблицева, 2010).

По Дальнему Востоку отметим книгу В. В. Розалиева (2014), посвященную истории трамвая Владивостока. Один из разделов издания реконструирует работу трамвая в период войны. В диссертации Т. А. Ярославцевой (2014) исследуется государственная политика по развитию жилищно-коммунального хозяйства России в советский период, одним из направлений которой является городской транспорт.

Анализ функционирования значительной части других трамвайных систем тыловых регионов РСФСР периода Великой Отечественной войны проводится в рамках общих изданий, посвященных истории электротранспортных систем отдельных регионов, как, например, в г. Ярославле (Ковалев, 2005) или г. Горьком (Коссой, 2006).

Общая проблематика истории городского электротранспорта

Если первые две группы проанализированных работ были посвящены региональным транспортным системам, то третья группа исследований касается общих вопросов истории электротранспорта периода войны. Число публикаций, относящихся к данной группе, очень немного в сравнении с двумя другими. Вместе с тем, именно тематика общих вопросов истории городского электротранспорта, на наш взгляд, является наиболее перспективной для исследователей.

В исследовании Н. М. Семенова (2009) поставлена задача – при анализе систем общественного транспорта городов подняться над рассмотрением проблем в рамках области, выйдя за эти рамки, и проанализировать работу пассажирского внутригородского транспорта на уровне крупных историко-географических регионов – Урала и Сибири.

Этим же автором анализируется значение эвакуации первых лет войны как фактора развития городского транспорта в отдельных регионах страны (Семенов, 2011).

Важным для изучения истории городского транспорта является характеристика подвижного состава трамваев и троллейбусов. Следует отличать особенности одних моделей от других, проследить определенные изменения и модернизацию, происходившие в электротранспорте. Исследователями анализировались различные аспекты совершенствования советского трамвая, проводившегося в предвоенные годы (Семенов, 2007), а также некоторые проблемы, с которыми сталкивались в РСФСР при производстве и модернизации вагонов в конце 1930 – начале 1940-х гг. (Давыдов, 2023с).

Для любой отрасли необходима нормативно-правовая база и управленческая структура. Городской электротранспорт не является исключением. В монографии И. Б. Орлова (2015) исследуется как в 1920-1930-е гг. в стране сформировалась эта система. Деятельность трамваев и троллейбусов подчинялась Главному управлению трамваев и троллейбусов Наркомата коммунального хозяйства РСФСР. В статье А. С. Давыдова (2023b) исследуется изменение управления городским электротранспортом РСФСР в 1943 г., направленное на усиление более централизованного руководства отраслью.

Ряд нетривиальных сюжетов, к которым обратились исследователи, изучающие городской транспорт, позволяют расширить исследовательскую проблематику темы городского транспорта. Например, роль городского транспорта и рост травматизма, а также роль в этом советских детей и подростков (Кудряшев, 2018) или значение трамвая для формирования новой культуры советского горожанина в 1930-1940-е гг. (Храмлиной, 2023b). Крайне оригинальным является исследовательский взгляд на общественный транспорт как на часть социально-культурной инфраструктуры городов (Баранова, 2009).

Заключение

Проведенный анализ позволяет констатировать, что проблематика истории городского электротранспорта за последние два-три десятилетия стала вызывать интерес исследователей. Применительно к истории электротранспорта периода войны нами было определено три группы работ в историографии темы. Первая группа публикаций рассматривает состояние пассажирского электротранспорта в прифронтовых городах и населенных пунктах, находившихся в оккупации. В этих работах авторы акцентируют внимание на нескольких магистральных направлениях: разнице в транспортной инфраструктуре до оккупации и после освобождения регионов, на масштабах разрушения трамвайного хозяйства, на характере и специфике восстановления всего электрохозяйства, путей, подвижного состава и т. д.

Вторая группа публикаций характеризует развитие пассажирского электротранспорта в городах тыловых регионов. Рассматривается расширение транспортного хозяйства, создание троллейбусных и трамвайных линий. В работах характеризуется увязка экономических и социальных факторов развития региона (рост промышленности, эвакуационные процессы и т. д.) и расширение внутригородского пассажирского транспорта.

Обе группы представлены значительным числом публикаций, правда не все регионы еще охарактеризованы достаточно хорошо. Существенной особенностью публикаций обеих групп, является их опора преимущественно на неопубликованные документы федеральных и местных архивов, часть из которых впервые вводится в научный оборот.

Третья группа исследований касается общих вопросов истории электротранспорта периода войны и является наименее изученной. Сюда относятся работы по общей характеристике транспорта отдельных макрорегионов, развитию и совершенствованию подвижного состава, управлению отраслью пассажирского электротранспорта, специфике травматизма в определенные периоды, а также о роли транспорта в социокультурном развитии региона и формировании нового образа городской жизни советского общества.

Перспективами дальнейших изысканий следует считать направления из третьей группы исследования. В целом тематика историографии развития городского электротранспорта в разные исторические периоды является слабоизученной, что дает широту исследовательского поля для новых изысканий.

Источники | References

1. Абрамян С. К., Голубкина К. В. История появления и упразднения новороссийского трамвая. Реквием (ч. 1) // Вопросы истории. 2021. № 6-1.
2. Багддян А. В. Из истории развития массового городского транспорта в Армянской ССР (1920-1965 гг.): автореф. дисс. ... к. ист. н. Ереван, 1968.
3. Баранова Е. В. Транспорт как часть социально-культурной инфраструктуры города на материалах Тамбова второй половины XIX – начала XX в // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2009. № 10.
4. Башмачникова В. Ф., Сонин Л. М. История трамвая и троллейбуса Екатеринбурга. Екатеринбург: Уральский рабочий, 1999.
5. Боброва Н. П., Коссой Ю. М. На городских маршрутах: 75 лет горьковскому трамваю. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1971.
6. Бодня О. Ю., Лысянский Р. В., Мартианов В. Е. Трамвай, троллейбус и Краснодар: история развития электротранспорта в столице Кубани (XX – начало XXI в.). Краснодар: Традиция, 2012.
7. Буравкин В. Н. История новороссийского электротранспорта: сборник исследований и воспоминаний. Новороссийск, 2021.
8. Величенко М. Н. Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга / отв. ред. Б. С. Канторович, А. Н. Чистиков. СПб.: Лики России, 1997.
9. Величенко М. Н., Докуто И. Э. Трамвай в Санкт-Петербурге: научно-справочное издание. СПб.: Лики России, 2007.
10. Гасанов Ю. К. Первый советский трамвай: (к 50-летию Бакинского электрического трамвая им. Ильича). Баку, 1976.
11. Гоманенко О. А., Владимирова Е. Д., Редькина О. Ю. Восстановление транспортной системы Сталинграда после окончания Сталинградской битвы // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. 2017. № 9.
12. Горшенин А. В. Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Белгород, 2018.
13. Горшенин А. В. Из истории возникновения троллейбусного сообщения в г. Куйбышеве // Самарский край в истории России: материалы межрегиональной научной конференции, посвящённой 190-летию со дня рождения П. В. Алабина. Самара: СНЦ, 2015а. Вып. 5.
14. Горшенин А. В. Из истории становления троллейбусного сообщения в Пензе // Самарский научный вестник. 2016а. № 1.
15. Горшенин А. В. К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. 2017. № 1.

16. Горшенин А. В. Материально-бытовое обеспечение работников городского транспорта г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. Тольятти. 2015b. № 2.
17. Горшенин А. В. Помощь фронту предприятий городского транспорта Среднего Поволжья в период Великой Отечественной войны // Военная история России: люди и события (к 70-летию Великой Победы). СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2015с.
18. Горшенин А. В. Развитие пассажирского электротранспорта городов Среднего Поволжья в первые послевоенные годы (1945-1950 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2016b. № 3.
19. Давыдов А. С. Восстановление трамвайного хозяйства Курска в 1943-1945 гг. // «Над страной грохочет военный ураган...»: курский военно-исторический сборник. Курск: ЗАО «Университетская книга», 2021. Вып. 21.
20. Давыдов А. С. К вопросу об ущербе, нанесенном трамвайному хозяйству города Курска немецко-фашистской оккупацией // Региональные историко-культурные исследования: сборник статей. Курск: ООО «Инвестсфера», 2022. Т. 1.
21. Давыдов А. С. О роли курян в восстановлении городского трамвая в 1943 году // Люди и судьбы. XX век: материалы всероссийской научной конференции / под ред. Э. А. Кудрявцева. Курск: ООО «Центр рекламы "Лоцман"», 2023а.
22. Давыдов А. С. О специфике управления городским электрическим транспортом РСФСР в 1943 году // Архив в социуме – социум в архиве: материалы VI Всероссийской научно-практической конференции. Челябинск: Объединенный государственный архив Челябинской области, 2023b.
23. Давыдов А. С. Проблемы производства и модернизации подвижного состава трамваев в РСФСР во второй половине 1930-х – начале 1940-х гг. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2023с. № 4.
24. Давыдов А. С. Функционирование электрического трамвая в Воронеже накануне и во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. // Воронежская область в Великой Отечественной войне: вклад в общую Победу: материалы всероссийской научно-практической конференции / под ред. С. И. Филоненко. Воронеж: Воронежский ГПУ, 2023d.
25. Давыдов А. С. Электрический трамвай в городах Центрального Черноземья в 1943 году // История Курской битвы: проблемы и перспективы исследования и сохранения памяти: сборник научных статей участников Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной 80-летию победы в Курской битве. Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023е.
26. Донченко А. П., Таутиев К. У. Соединяя время: электротранспорт Владикавказа: первым был трамвай. Владикавказ: Атрибут, 2010.
27. Зотова А. В. Автотранспорт Ленинграда в условиях полной блокады города // Город-фронт. К 70-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады. СПб.: Полторацк, 2014.
28. Зяблицева С. В. Общественный транспорт Западной Сибири в 1930-1950-е годы // Вестник Челябинского государственного университета. 2010. № 18.
29. Иванов М. Д., Кирсанов А. И., Розалиев В. В. История московского трамвая, 1899-2009: к 110-летию пуска первого московского трамвая. М.: Медиа Бюро, 2009.
30. Ильин А. Ю. Общественный транспорт в губернских (областных) центрах России XIX-XX вв.: становление и развитие (на материалах Пензы, Рязани, Тамбова) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2016. № 10.
31. Кадильников В. Ф. На огневых коммуникациях: железнодорожники Сталинграда в Отечественной войне. Сталинград: Сталинградское обл. книгоизд-во, 1945.
32. Климов К. А. Московский троллейбус: к 85-летию со дня пуска первого троллейбуса. М.: Техцентр Электротранссервис, 2018.
33. Ковалев А. Д. На электрической тяге: очерки истории ярославского трамвая и троллейбуса. Ярославль: Изд-во Александра Рутмана, 2005.
34. Кожушко Ю. Н. Функционирование трамвайной инфраструктуры городов Челябинской области в 1941-1945 гг. // Экономическая история. 2023. № 1.
35. Кононов Н. Г. Восстановление жилищно-коммунального хозяйства и связи Курской области: 1943-1945 гг. Курск: ИП Бабкина Г. П., 2023.
36. Коровин В. В., Носов Д. М. Троллейбусная сеть областного центра РСФСР во второй половине XX века (на примере города Курска) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. № 4.
37. Коровин В. В., Носов Д. М., Головин Е. А. Исторический опыт организации пассажирских перевозок на территории Курской области во второй половине XX века. Курск: Юго-Западный государственный университет, 2023.
38. Коссой Ю. М. Нижегородский наш трамвай, 1896-2006: к 110-летию Российского трамвая. Н. Новгород: Штрих-Н, 2006.
39. Кудряшёв А. В. Детские шалости советских подростков на городском транспорте // Сибирский педагогический журнал. 2018. № 5.
40. Куманев Г. А. Великая Отечественная война и железнодорожный транспорт СССР (историография проблемы) // История и историки. Историографический ежегодник. 1971. М., 1973.

41. Лаврентьев А. В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР: 30-е – сер. 80-х годов XX в. Исторический опыт: автореф. дисс. ... к. ист. н. Владивосток, 2001.
42. Лешукова М. С. Женщины – вагоновожатые челябинского трамвая (1932-1945 гг.): штрихи к социальному портрету // Гуманитарные исследования молодых учёных Южного Урала: научный ежегодник. Челябинск: Челябинский государственный университет, 2024.
43. Логинова Д. В. История становления и развития автотранспортной отрасли республики Коми (1917-1945 гг.): автореф. дисс. ... к. ист. н. Белгород, 2015.
44. Матвеева В. Р. Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Уфа, 2015.
45. Нейгольдберг В. Я. Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Транспорт, 1965.
46. Новиков В. С. Исторический опыт развития автомобильного транспорта и дорожной инфраструктуры во второй половине 1930-х – начале 1970-х гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Ульяновск, 2020.
47. Носов Д. М. Транспортное обслуживание населения Курской области в 1960-е – 1980-е годы: автореф. дисс. ... к. ист. н. Кемерово, 2022.
48. Орлов И. Б. Коммунальная страна: становление советского жилищно-коммунального хозяйства (1917-1941). М.: Изд. дом Высш. шк. экономики, 2015.
49. Пашенко В. С., Фомин Р. В. Трамвай и троллейбус в Воронеже. М.: Железнодорожное дело, 2013.
50. Потемкина М. Н., Храмшина Ю. Н. Строительство трамвайных линий в годы Великой Отечественной войны на примере трамвайной линии Челябинск-Копейск // Вестник Таганрогского государственного педагогического института. 2023. № 1.
51. Пругло Н. В., Заплавнова О. Г. Народный транспорт Царицына – Сталинграда – Волгограда: из прошлого в будущее: к 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса. Волгоград: Панорама, 2013.
52. Розалиев В. В. Московский трамвай: его прошлое, настоящее и будущее: к 100-летию открытия в Москве первой линии электрического трамвая. М.: Рос. психол. о-во, 1999.
53. Розалиев В. В. Трамвай Владивостока: краткий исторический очерк. М., 2014.
54. Розалиев В. В., Егоров М. В. История московского троллейбуса (1933-2003). М.: Мосгортранс, 2003.
55. Рубин В. А. Городской общественный транспорт на Южном Урале в 1941-1945 гг. // Вестник Оренбургского государственного университета. 2006. № 13.
56. Семенов Н. М. Ногинский трамвай: грядущий юбилей без юбиляра // Вопросы истории естествознания и техники. 2021. № 1.
57. Семенов Н. М. Развитие современного транспорта в городах Урала и Сибири. 1923-2007. М.: ИИЕТ им. Н. И. Вавилова РАН, 2009.
58. Семенов Н. М. Совершенствование советского трамвая (1925-1940) // Вопросы истории естествознания и техники. 2007. № 2.
59. Семенов Н. М. Эвакуация 1941-1943 гг. как фактор развития отечественного городского транспорта // Юбилейная научная конференция, посвященная 65-летию Победы в Великой Отечественной войне. М.: ИИЕТ им. С. И. Вавилова РАН, 2011.
60. Сорока М. Х. Фронтной трамвай. Л.: Лениздат, 1986.
61. Сорока М. Х. Фронтной трамвай. СПб.: Северная звезда, 2015.
62. Тархов С. А. Первый в Крыму. История трамвая и троллейбуса в Севастополе. Севастополь, 1998.
63. Тархов С. А. История московского трамвая. М.: Мосгортранс, 1999.
64. Тархов С. А. История Самарского городского электрического транспорта. Самара: Волга-Бизнес, 2005.
65. Тархов С. А. Транспортная освоенность территории // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 2018. № 2.
66. Тархов С. А., Заяц Д. В. Электротранспорт в городах бывшего СССР // География. 2001. № 23.
67. Хисамов М. И. Пассажирский транспорт Ульяновской области в 1951-1991 гг.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Саранск, 2023.
68. Хисамутдинова Р. Р. Состояние и развитие коммунального хозяйства городов Оренбургской (Чкаловской) области накануне Великой Отечественной войны // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. 2022. № 1.
69. Храмшина Ю. Н. Постулируемая и реализуемая дисциплина труда в трамвайных хозяйствах Челябинской области в 1941-1945 годах // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых учёных. Новосибирск: Институт истории СО РАН, 2023а.
70. Храмшина Ю. Н. «Силами трудящихся»: поддержание и развитие инфраструктуры городского электрического транспорта Челябинска в 1941-1945 годах // Танкоград в Великой Отечественной войне: малоизученные страницы истории: материалы всероссийской научной конференции. Челябинск: ФССКН «Общественный фонд «Южный Урал»», 2024.
71. Храмшина Ю. Н. Социальное пространство трамвая как фактор формирования культуры горожанина в 1930-е – 1940-е годы (на примере Челябинской области) // Вестник Удмуртского университета. Серия: История и филология. 2023б. № 5.
72. Чистиков А. Н. Возобновление трамвайного движения в заблокированном Ленинграде: партийно-советские решения и их реализация // Петербургский исторический журнал. 2019. № 3.

73. Шиловцев А. В., Сорокина Н. И., Макарова Т. Н. К вопросу об истории появления и развития общественного транспорта в г. Екатеринбурге (конец XIX – начало XXI вв.) // Право и управление. 2023. № 5.
74. Шпаков И. В. Становление и развитие трамвайного транспорта в Центральном Черноземье в конце XIX – первой трети XX вв.: автореф. дисс. ... к. ист. н. Курск, 2013.
75. Яров С. В. Повседневная жизнь блокадного Ленинграда. М.: Молодая гвардия, 2014.
76. Ярославцева Т. А. Государственная политика по развитию жилищно-коммунального хозяйства на Дальнем Востоке России (1917-1993 гг.): автореф. дисс. ... к. ист. н. М., 2014.

Информация об авторах | Author information

RU**Горшенин Александр Владимирович¹**, к. ист. н., доц.¹ Медицинский университет «Реавиз», г. Самара**EN****Aleksandr Vladimirovich Gorshenin¹**, PhD¹ Medical University “Reaviz”, Samara¹ aleksandr_gorshenin@rambler.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 26.02.2025; опубликовано online (published online): 03.04.2025.

Ключевые слова (keywords): история городского транспорта; городской электротранспорт; трамвайное движение; троллейбусное движение; отечественная историография; Великая Отечественная война; восстановление оккупированных районов; жилищно-коммунальное хозяйство; history of urban transport; urban electric transport; tram traffic; trolleybus traffic; domestic historiography; the Great Patriotic War; restoration of occupied areas; housing and communal services.