

*На правах рукописи*

**ГОРШЕНИН Александр Владимирович**

**ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ  
СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В 1941-1950 гг.**

07.00.02 – Отечественная история

**Автореферат**

диссертации на соискание учёной степени  
кандидата исторических наук

Белгород – 2018



## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

**Актуальность темы.** Современный городской пассажирский транспорт – важнейший элемент транспортной системы, который обеспечивает ежедневную подвижность двух третей населения России<sup>1</sup>. Однако степень изученности истории городского транспорта, в частности, на материалах Среднего Поволжья 1940-х гг., остается недостаточной.

Трудно переоценить роль городского транспорта в условиях войны. В Куйбышевскую и Пензенскую области были эвакуированы не менее 175 промышленных предприятий, десятки вузов и научно-исследовательских институтов, около полумиллиона человек. В 1941-1943 гг. город Куйбышев являлся «запасной столицей» страны. Перевозка увеличившегося числа горожан легла на трамвай – основной транспорт Куйбышева и автобус в Ульяновске и Пензе. В послевоенное время расширялся промышленный и кадровый потенциал городов, застраивались жильём новые кварталы, развивалась городская инфраструктура и ее неотъемлемая часть – общественный транспорт.

Актуальной научной задачей является проведение сравнительного анализа исторического опыта городского пассажирского транспорта в военное время и первые послевоенные годы, что позволит выявить не только общие и особенные черты, но и получить новое знание по теме по каждому из периодов.

**Объект** исследования – городской транспорт городов Среднего Поволжья (трамвай, троллейбус, автобус и пассажирское такси).

**Предмет** изучения – процесс развития предприятий пассажирского транспорта: состояние материально-технической базы, модернизация подвижного состава, расширение сети электро- и автотранспорта, подготовка кадров, а также производственные и бытовые условия работников.

**Хронологические рамки** работы охватывают период 1941–1950 гг. Нижняя хронологическая граница обусловлена началом Великой Отечественной войны, существенно изменившей производственные отношения и сущность самих предприятий. Верхняя граница связана с завершением четвертого пятилетнего плана (1946-1950 гг.), в ходе которого произошло восстановление, и началась модернизация городского транспорта.

**Территориальные рамки** исследования включают в себя регион Среднего Поволжья<sup>2</sup>. Во время войны край превратился в главную индустриально-транспортную агломерацию региона, в центр машиностроения, самолетостроения и пищевой промышленности Поволжья. В работе изучается пассажирский транспорт семи городов трёх областей: Куйбышевской (Куйбышев, Сызрань и Чапаевск), Ульяновской (Ульяновск и Мелекесс) и Пензенской (Пенза и Кузнецк). В других городах, имевших этот статус в указанный период, массового пассажирского транспорта не существовало.

---

<sup>1</sup> Транспортная стратегия РФ на период до 2020 г. / утверждена Приказом Министерства транспорта РФ № 45 от 12 мая 2005 г. – с. 49. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.mintrans.ru/documents/151/#document\\_13023](http://www.mintrans.ru/documents/151/#document_13023), свободный.

<sup>2</sup> Куйбышевская, Ульяновская (до 1943 г. входила в состав Куйбышевской области), Пензенская области.

**Степень изученности проблемы.** В изучении темы выделяются два периода: советский (1940-е – 1980-е гг.) и постсоветский (с 1990-х гг.). Среди исследований *советского* периода отметим: 1) общесоюзные и региональные исторические труды, в которых затрагиваются вопросы транспорта; 2) специальные работы по теме; 3) исследования специалистов в области урбанистики, связанные с рациональным использованием транспортных сетей городов; 4) технико-экономическую литературу.

В первую группу входит фундаментальный труд по истории Великой Отечественной войны<sup>3</sup>, где во 2-5 томах деятельность городского освещается частично, при характеристике автомобильного транспорта. Рассматривая работы, посвящённые послевоенному развитию городов Среднего Поволжья, необходимо подчеркнуть, что городской пассажирский транспорт изучался в контексте развития жилищно-коммунального хозяйства<sup>4</sup>.

Вторую, наиболее информативную группу составляют исследования по истории городского пассажирского транспорта. В монографии С.Г. Писарева<sup>5</sup> были выделены и кратко охарактеризованы периоды в его развитии. Отметим специальные публикации, посвящённые функционированию автобусного сообщения и электротранспорта<sup>6</sup>. В 1960-80-х гг. больше внимания стали уделять истории внутригородских транспортных предприятий крупных городов – столичных<sup>7</sup> и региональных<sup>8</sup>. В рассматриваемый период выходят первые издания о работе транспорта военных лет (в основном, на примере Ленинграда<sup>9</sup>). Были защищены первые диссертации, посвящённые истории развития городского транспорта<sup>10</sup>.

Работы в области урбанистики позволяют получить общее представление о проблемах планировки советских городов с точки зрения развития транспорта<sup>11</sup>. В некоторых исследованиях рассматривались вопросы планирования транспортной сети<sup>12</sup>.

Изучаемая проблема нашла отражение и в литературе технико-экономического характера<sup>13</sup>. Особенностью этих работ является их практиче-

---

<sup>3</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза: в 6 т. М., 1961-1963; Великая Отечественная война 1941-1945 годов: в 12 т. М., 2011-2015.

<sup>4</sup> *Петров С.П.* Пенза: краткий исторический очерк. Пенза, 1955; *Голенко Е.И.* Ульяновск. М., 1956; *Рябов В.В., Храмов Л.В.* История Куйбышевской области (1917–1980). Саратов, 1981.

<sup>5</sup> *Писарев С.Г.* Городской транспорт. М.-Л., 1948.

<sup>6</sup> *Александров А.П.* Автобусный транспорт. М.-Л., 1948; *Ржонсницкий Б.Н.* Трамвай – русское изобретение. М., 1952.

<sup>7</sup> *Кнерель Г.М.* 50 лет Ленинградского трамвая. М., 1957; *Трофимов А.Н.* Московские трамвайчики. М., 1958 и др.

<sup>8</sup> *Костин В.В., Терентьев П.С.* Вчера, сегодня, завтра: ТТУ г. Саратова. Саратов, 1970; *Иванова В.А.* По городу идёт троллейбус. Чебоксары, 1974 и др.

<sup>9</sup> *Сорока М.Х.* Фронтальной трамвай. Л., 1986; *Пономарев Я.И.* Но баранку не бросал шофер: автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. Л., 1988.

<sup>10</sup> *Багдяян А.В.* Из истории развития массового городского транспорта в Армянской ССР (1920-1965 гг.): автореф. дис. канд. ист. наук. Ереван, 1968.

<sup>11</sup> *Фишельсон М.С.* Город, в котором мы живём. М., 1957; *Лукьянов В.И.* Промышленные районы городов. М., 1972; *Переведенцев В.И.* Города и время. М., 1975.

<sup>12</sup> *Страментов А.Е.* Инженерные вопросы планировки городов. М., 1955; Транспортное строительство: рубежи, события, перспективы. М., 1983.

<sup>13</sup> *Поляков А.А.* Организация и регулирование городского движения. М., 1941; *Серегин В.И.* Диспетчерское руководство движением автобусов. М., 1967 и др.

ская значимость для тружеников транспорта рассматриваемой эпохи. Данные издания дают представление о должностных обязанностях работников, функционале различных структурных подразделений.

В целом, в советский период историографии история городского пассажирского транспорта 1941-1950 гг. практически не изучалась. Основное внимание историки уделяли железнодорожному, речному и авиационному транспорту. Это объясняется недооценкой роли общественного транспорта в условиях войны и послевоенного восстановления экономики и перехода к мирной жизни, а также в повседневной жизни городского населения.

В *постсоветской историографии* в связи с изменениями в обществе тема изучается на «стыке» истории, истории науки и техники, исторической урбанистики, социологии города и других научных дисциплин. К сожалению, эти позитивные явления не отразились на содержании фундаментальных трудов по истории минувшей войны. Так, в 7 томе нового многотомника<sup>14</sup> подробно рассмотрено состояние железнодорожного, речного и автомобильного транспорта, но практически не упоминается работа городского пассажирского транспорта.

На рубеже XX-XXI вв. публикуются обобщающие работы, посвященные транспортным заводам<sup>15</sup>, автомобильному<sup>16</sup> и электро- транспорту<sup>17</sup>, а также проблемам развития столичного и регионального городского транспорта<sup>18</sup>. В начале 2000-х гг. тема затрагивалась на специальных научных конференциях<sup>19</sup>.

Характерной тенденцией российской историографии 2000-х гг. является расширение проблемного поля исследования. Специфика функционирования различных видов общественного транспорта в период Великой Отечественной войны и первой послевоенной пятилетки разрабатывается в рамках региональной истории<sup>20</sup>, истории повседневности<sup>21</sup>, «новой городской истории»<sup>22</sup>, исто-

---

<sup>14</sup> Великая Отечественная война 1941-1945 годов: в 12 т. Т. 7. Экономика и оружие войны. М., 2013.

<sup>15</sup> *Ивакин С.А.* Наш автобусный: к 60-летию основания Павловского автобусного завода (1932-1992). Н. Новгород, 1992; *Каледин Н.Д.* Среди вершин: очерк истории Усть-Катавского вагоностроительного завода им. С.М. Кирова. Челябинск, 1992.

<sup>16</sup> *Шляхтинский К.В.* Автомобиль в России. М., 1993; *Рубец А.Д.* История автомобильного транспорта России. М., 2008.

<sup>17</sup> Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации. Н. Новгород, 2007; *Прокофьева Е.Ю.* Отечественная автомобильная промышленность (1896-1991 гг.). Самара, 2010.

<sup>18</sup> *Егоров М.В., Шибяев Д.Б.* История московского автобуса. М., 2004; *Величенко М.Н., Гонтарев А.Е.* Ленинградский-Петербургский троллейбус: история и современность. СПб., 2006 и др.

<sup>19</sup> См.: Социально-экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния: м-лы XX Междунар. науч.-практич. конф. Екатеринбург, 2014.

<sup>20</sup> *Рубин В.А.* Городской общественный транспорт на Южном Урале в 1941-1945 гг. // Вестн. Оренбургского гос. ун-та. 2006. № 13. С. 29-30; *Зотова А.В.* Автотранспорт Ленинграда в условиях полной блокады города // Город-фронт. К 70-летию полного освобождения Ленинграда от блокады. СПб., 2014. С. 78-82.

<sup>21</sup> *Кабирова А.Ш.* Хозяйственно-бытовое обслуживание населения в Татарской АССР в годы Великой Отечественной войны // Повседневность в российской провинции XIX-XX вв. Ч. I. Пермь, 2013. С. 189-200; *Сизов С.Г.* Повседневная жизнь Омска в годы «послевоенного сталинизма» (1946-март 1953 г.). Часть 1 // Омский научный вестн. 2011. № 5 (101). С. 11-14.

<sup>22</sup> *Зяблищева С.В.* Общественный транспорт Западной Сибири в 1930-1950-е годы // Вестн. Челябинского гос. ун-та. 2010. № 18 (199). История. Вып. 41. С. 109-116; *Ильин А.Ю.* Городское хозяйство Тамбова в годы Великой Отечественной войны // Вестн. Тамбовского ун-та. Сер.: Гуманитар. науки. 2013. № 12 (128). С. 435-439.

рии права<sup>23</sup> и др. Были защищены диссертации по истории развития городского транспорта, в которых кратко рассматривается и интересующий нас период<sup>24</sup>.

Для средневожской историографии по теме характерен рост публикаций<sup>25</sup>. В них рассматриваются история отдельных видов общественного транспорта, трудности, с которыми столкнулись транспортные предприятия городов в годы войны и послевоенного восстановления, приводятся отдельные статистические данные о деятельности транспортных предприятий в 1940-х гг.

*Зарубежная историография.* В книге французских ученых-урбанистов Жаклин Божё-Гарнье и Жоржа Шабо<sup>26</sup> рассмотрен процесс становления в крупных городах СССР регулярной транспортной системы.

Комплексным подходом к разработке проблематики отличаются исследования ученых США. Так, в работе Р. Мерфи<sup>27</sup> показаны особенности американского города, пригородной территории, экономической базы и размещения предприятий, строительства, а также транспортного обслуживания. В монографии М. Бранча<sup>28</sup> рассматриваются вопросы планировки городского хозяйства. Большое внимание уделяется роли общественного транспорта, а также экологии американских городов и борьбе с шумом на транспорте.

Отметим оригинальное исследование Скотта Моллоя<sup>29</sup>, рассмотревшего историю общественного транспорта в США в контексте «войны машин».

Фундаментальный труд принадлежит ученому-транспортнику Вукану Вучику<sup>30</sup>. Он представил систематический обзор видов городского транспорта, выявил последствия избыточной зависимости от автомобиля, показал, что в большинстве удобных для жизни городов мира предпочитают интермодальные транспортные системы. По его мнению, советские города располагали весьма развитыми и эффективными системами пассажирского сообщения.

Сравнительно-сопоставительное изучение опыта работы общественного транспорта в городах Великобритании, Франции и ФРГ с целью выработки его оптимальной модели проведено Б. Симпсоном<sup>31</sup>.

Таким образом, анализ историографии 1940-2000-х гг. свидетельствует о недостаточной изученности проблемы в региональном аспекте, в том числе, и

---

<sup>23</sup> *Войтенков Е.А.* Социально-экономические и организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в СССР в послевоенные годы (1945-1991): историко-правовой анализ и закономерности // *Общество и право.* 2013. № 3 (45). С. 36-41.

<sup>24</sup> *Матвеева В.Р.* Развитие массового общественного транспорта в городах Башкирской АССР в 1925-1991 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Уфа, 2015; *Ильин А.Ю.* Развитие городского хозяйства региональных центров России в условиях урбанизации. Конец XVIII-XX вв. (на материалах Пензы, Рязани и Тамбова): автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Тамбов, 2016 и др.

<sup>25</sup> *Бармин А.В., Карпенко С.Я.* Дорога длиною в пятьдесят лет. Ульяновск, 1993; *Власов А.С.* Пензенский автотранспорт: история события люди. Пенза, 1996; *Шматов Е.Н.* Городской транспорт Среднего Поволжья в годы войны (1941-1945 гг.): // Самарский край в контексте российской истории. Самара, 2002. С. 262-27 и др.

<sup>26</sup> *Божё-Гарнье Ж., Шабо Ж.* Очерки по географии городов / пер. с фр. М., 1967.

<sup>27</sup> *Мерфи Р.* Американский город / сокр. пер. с англ. М., 1972.

<sup>28</sup> *Бранч М.К.* Проектирование городской среды / пер. с англ. М., 1979.

<sup>29</sup> *Molloy Sc.* Trolley wars: Streetcar workers on the line. Washington; London: Smithsonian institution press, Cop. 1996.

<sup>30</sup> *Вучик В.Р.* Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. М., 2011.

<sup>31</sup> *Симпсон Б. Дж.* Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции и ФРГ / пер. с англ. М., 1990.

на материалах Среднего Поволжья, что подтверждает актуальность и новизну диссертационной работы.

**Целью** исследования является комплексное изучение пассажирского транспорта и его развития в годы войны и четвёртой пятилетки в городах Среднего Поволжья.

В соответствии с этим, определён ряд **задач**:

1. Раскрыть основные направления деятельности транспортных предприятий в период войны и первые послевоенные годы.
2. Изучить материально-техническую базу предприятий.
3. Проанализировать причины неудовлетворительной работы транспорта на начальном этапе Великой Отечественной войны.
4. Рассмотреть процесс расширения транспортной сети в послевоенный период: причины, приоритеты, направления и последствия.
5. Показать место и роль городского транспорта в хозяйстве Среднего Поволжья в 1941-1950 гг.
6. Изучить материально-бытовое положение транспортников и их повседневную жизнь.

**Источниковая база исследования.** К *первой группе* источников относятся неопубликованные документы. Её основу составляют материалы 60 фондов (281 дело) четырёх федеральных и шести региональных архивов.

В Государственном архиве Российской Федерации были изучены документы фондов правительств РСФСР и СССР<sup>32</sup>. Прежде всего, это нормативно-правовая документация (указы, постановления, распоряжения). Информативными являются справки и докладные записки, освещающие процесс создания в послевоенные годы новой модели отечественного трамвая «КТМ-П-1»<sup>33</sup>. Реконструкция системы городского транспорта региона проведена на основе анализа нормативно-правовой и делопроизводственной документации, извлеченной из фондов Наркоматов коммунального хозяйства и автомобильного транспорта РСФСР<sup>34</sup>. Часть отчётных документов, хранящихся в последнем фонде, были присланы местными транспортными предприятиями, что позволило восстановить информацию, утраченную в местных архивах.

Материалы Российского государственного архива экономики<sup>35</sup> содержат информацию о развитии трамвая в г. Ульяновске во второй половине 1940-х гг.

В фонде треста «Дортранспроект» (Российский государственный архив в г. Самара), обнаружены описания технических проектов и отчёты по выполнению заказов на проектирование предприятий пассажирской транспортной инфраструктуры в городах Среднего Поволжья<sup>36</sup>.

Значительный интерес представляют постановления и распоряжения, касающиеся отрасли общественного транспорта в 1941-1945 гг., сосредоточенные

---

<sup>32</sup> ГАРФ. Ф. А-259. Совет Министров РСФСР; Ф. Р-5446. Совет Министров СССР и подведомственные учреждения.

<sup>33</sup> ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 6. Д. 4527. Л. 118-120.

<sup>34</sup> ГАРФ. Ф. А-314. Наркомат коммунального хозяйства РСФСР; Ф. А-398. Наркомат автотранспорта РСФСР и его республиканские объединения.

<sup>35</sup> РГАЭ. Ф. 9510. Министерство городского строительства СССР.

<sup>36</sup> РГА в г. Самаре. Ф. Р-852. Оп. 2-6. Д. 16. Л. 18.

в фонде ГКО Российского государственного архива социально-политической истории<sup>37</sup>.

В Центральном госархиве Самарской области была выявлена ценная делопроизводственная документация<sup>38</sup>: протоколы, которые велись на различных заседаниях и совещаниях; приказы руководства транспортных предприятий, распоряжения оперативного характера; инструкции, относящиеся к ТТУ; докладные записки; справки. Представляют интерес статистические материалы (производственно-финансовые планы, статистические данные о численности работников, подвижного состава, ремонта и т.д.), а также документы о строительстве троллейбусной линии в Куйбышеве, трамвайной ветки на ст. Безымянка, о послевоенном развитии электротранспорта г. Куйбышева, а также о структурных изменениях, происходивших в трампарке. На основе анализа организационно-распорядительной, отчётной и статистической документации Куйбышевского областного автоуправления<sup>39</sup> была реконструирована работа автомобильного транспорта в военное время.

В Самарском областном госархиве социально-политической истории в фонде парткома Куйбышевского ТТУ находятся протоколы общих партсобраний и партбюро, а также отчётные доклады. Материалы фонда дают представление о повседневной жизни работников: их бытовых условиях, общественной работе и досуге<sup>40</sup>.

Городской транспорт Ульяновска изучен на материалах, прежде всего, фонда облавтоуправления<sup>41</sup>. Документы, отложившиеся в фондах обкома и горкома<sup>42</sup>, в госархиве новейшей истории области позволили раскрыть роль партийных организаций в развитии местных транспортных предприятий.

История городского транспорта Пензенской области рассмотрена на основе документов отчетного и протокольного характера, деловой переписки местных органов власти и транспортного управления с вышестоящими органами власти и профильными министерствами<sup>43</sup>.

*Вторую группу* источников представляют опубликованные сборники законодательных актов и постановлений<sup>44</sup>, которые раскрывают особенности государственной политики в сфере общественного транспорта. Были изучены документальные<sup>45</sup> и статистические<sup>46</sup> сборники, содержащие материалы о соци-

---

<sup>37</sup> РГАСПИ. Ф. 644. Государственный комитет обороны СССР.

<sup>38</sup> ЦГАСО. Ф. Р-950. Трамвайно-троллейбусное управление г. Куйбышева.

<sup>39</sup> ЦГАСО. Ф. Р-4120. Средне-Волжское транспортное управление «Центравтотранс».

<sup>40</sup> СОГАСПИ. Ф. 1753. Партийный комитет Куйбышевского ТТУ.

<sup>41</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. ОАО «Ульяновскавтотранс», г. Ульяновск.

<sup>42</sup> ГАНИУО. Ф. 8. Ульяновский областной комитет КПСС; Ф. 13. Ульяновский городской комитет КПСС.

<sup>43</sup> ГАПО. Ф. Р-2450. Пензенское транспортное управление; Ф. Р-453. Исполнительный комитет Пензенского горсовета народных депутатов.

<sup>44</sup> Сборник законодательных и инструктивных материалов по коммунальному хозяйству РСФСР. М.-Л., 1944; Сборник законов СССР и указов Президиума ВС СССР (1938-1967). Т. 1. М., 1968 и др.

<sup>45</sup> Куйбышевская область в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): док. и матер. Самара, 1995; Пензенский край 1917-1977 гг.: док. и матер. Саратов, 1982.

<sup>46</sup> Транспорт и связь СССР: стат. сб. М., 1957; Народное хозяйство Ульяновской области: стат. сб. Ульяновск, 1957; Народное хозяйство Куйбышевской области и г. Куйбышева: стат. сб. Куйбышев, 1957; Народное хозяйство Пензенской области: стат. сб. Пенза, 1958.



ально-экономическом развитии Среднего Поволжья в 1940-х гг. С целью уяснения технико-экономических аспектов развития транспортной отрасли привлекались специализированные справочники<sup>47</sup>.

К *третьей группе* источников относится периодика. На ее страницах опубликованы не только указы и распоряжения, но и письма граждан. В работе использованы как областные и городские газеты, так и многотиражки<sup>48</sup>. Статьи, как правило, освещали злободневные проблемы, с которыми сталкивались транспортные предприятия и те меры, которые применялись для их устранения.

В *четвертую группу* включены источники личного происхождения. Среди них - воспоминания одного из строителей трамвайной линии<sup>49</sup> в г. Ульяновске и вагонной, открывшей движение трамвая<sup>50</sup>. Воспоминания З.И. Мовшева<sup>51</sup> позволили увидеть, с какими трудностями пришлось столкнуться в военные годы, чтобы пустить троллейбус в г. Куйбышеве. В воспоминаниях А.С. Надеждина<sup>52</sup> показаны условия работы местных автотранспортников в изучаемый период. Воспоминания В.П. Шикунова<sup>53</sup> о повседневной жизни г. Куйбышева в конце 1940-х гг. дают возможность увидеть работу городского транспорта такой, какой её видели простые горожане тех лет.

Критическое и комплексное изучение опубликованных и неопубликованных источников позволило воссоздать историю развития городского транспорта Среднего Поволжья в 1940-е гг.

**Методологическую основу** диссертации составляет принцип историзма, подразумевающий рассмотрение объектов как целостных систем, возникших в определенных условиях, в результате действия соответствующих причин, а также принципы объективности и конкретности.

В работе использованы модернизационная и формационная теории. Модернизационный подход позволяет рассматривать переход к современной повседневности через призму развития городского транспорта, как одного из компонентов экономического развития общества. Индустриализация 1930-х гг. содействовала процессу урбанизации, а Великая Отечественная война позволила сконцентрировать небывалую до этого индустриальную базу в регионе Среднего Поволжья. Всё это способствовало росту городского населения и потребовало соответствующей инфраструктуры, в частности транспортной. Формационный подход позволяет установить роль и значение социально-экономических факторов в развитии транспортной отрасли. Формационная парадигма предпо-

---

<sup>47</sup> Справочник по основным вопросам труда и зарплаты на автотранспорте / Б.Н. Альтшуллер. М.–Л., 1947; Справочник по жилищно-коммунальному хозяйству. Т.2. М., 1952.

<sup>48</sup> «Волжская коммуна» (Куйбышевская обл.), «Сталинское знамя» (Пензенская обл.); «Ульяновская правда» (Ульяновская обл.); «Красный Октябрь» (г. Сызрань), «Чапаевский рабочий» (г. Чапаевск), «Сталинский клич» (г. Кузнецк) и «Власть труда» (г. Мелекес); Выездная редакция «Волжская коммуна в трампарке» и «Транспортник» (г. Ульяновск).

<sup>49</sup> Воспоминания Ф. Резника о строительстве трамвая // Ульяновская правда. 2014. № 1. С. 13.

<sup>50</sup> Так всё начиналось: воспоминания первой вагонной города Р.С. Разумовской // Транспортник (Ульяновск). 1985. № 1. 2 января. С. 2.

<sup>51</sup> Мовшев З.И. Первые маршруты // За регулярный рейс. 1965. № 5-6. 12 февраля. С. 4 и др.

<sup>52</sup> Надеждин А.С. Далекое, близкое... // За регулярный рейс. 1972. № 21. 25 мая. С. 2.

<sup>53</sup> Шикунов В.П. Самарский романс: о послевоенном Куйбышеве. Самара, 2007.

лагает, что транспорт играет большую роль для всего городского производства в целом<sup>54</sup>.

В силу междисциплинарности исследования, в нём используются методологические установки истории науки и техники, исторической урбанистики, истории повседневности и социологии города<sup>55</sup>. Общественный транспорт является неотъемлемым компонентом городской культуры повседневности, оформляя в рамках особого коллективного опыта вариации человеческих отношений, в том числе, характерные ценностно-символические и структурные измерения опривыченных культурных практик<sup>56</sup>. Социология города позволяет рассматривать общественный транспорт как неотъемлемую часть городской повседневности.

При работе с источниками использовались традиционные методы исторического исследования<sup>57</sup>: историко-генетический, сравнительно-исторический, проблемно-хронологический и системно-структурный методы. Историко-генетический метод в данном исследовании помогает провести анализ развития структур городского транспорта и показать её динамику. Сравнительно-исторический метод позволил сравнить два этапа в развитии транспорта в рассматриваемый период: Великой Отечественной войны и послевоенной пятилетки, выявить общее и частное. Благодаря проблемно-хронологическому методу удалось разделить исследуемую тему на ряд отдельных проблем, и изучить каждую из них в хронологической последовательности. Использование системно-структурного метода позволило рассмотреть отрасль городского транспорта как чётко организованную систему, которая имеет свою специфику.

**Научная новизна работы** определяется тем, что в ней впервые предпринята попытка комплексного исследования развития общественного транспорта в Среднем Поволжье в 1941-1950 гг., включающая следующие аспекты:

1. На основе новых архивных документов изучен процесс расширения транспортных систем региона;
2. Проанализирована нормативно-правовая база функционирования транспортных предприятий;
3. Воссоздана структура отрасли общественного транспорта и особенности её подчинения;
4. Рассмотрены вопросы перестройки работы, проектирования и деятельности транспортных систем в условиях Великой Отечественной войны и послевоенного периода;
5. Специально изучен кадровый вопрос;
6. Рассмотрены особенности повседневной жизни работников предприятий;

---

<sup>54</sup> Маркс К. Транспортная промышленность как одна из сфер материального производства // К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч. Т. 26. Ч. 1. С. 422-423.

<sup>55</sup> Вебер М. История хозяйства. Город. М., 2001. С. 335.

<sup>56</sup> Сорокина Н.В. Городской общественный транспорт как социокультурный феномен: автореф. дис. ... канд. социолог. наук. Саратов, 2010. С. 4.

<sup>57</sup> Ковальченко И.Д. Методы исторического исследования. М., 1987. С. 170-176; Мазур Л.Н. Методы исторического исследования. Екатеринбург, 2010. С. 387.

7. В научный оборот введено значительное количество новых источников, раскрывающих деятельность предприятий общественного транспорта городов Среднего Поволжья в изучаемый период.

**На защиту выносятся следующие основные положения:**

1. Городской пассажирский транспорт в 1940-е гг. имел двойную ведомственную подчинённость: электротранспорт городов находился в ведении Наркомата (Министерства) коммунального хозяйства РСФСР, а автотранспорт – Наркомата (Министерства) автомобильного транспорта РСФСР. Одновременно внутригородской пассажирский транспорт входил в структуру местных городских и областных советов. Такая двойственность приводила к несогласованности действий в отрасли общественного транспорта.

2. Существовавшие транспортные тарифы были сравнительно низкими, доходы не покрывали эксплуатационных расходов. Нерентабельность городского транспорта в условиях плановой экономики должна была компенсироваться за счёт дополнительного финансирования из республиканского бюджета, что не способствовало развитию регионального транспорта, так как он финансировался по остаточному принципу.

3. К началу Великой Отечественной войны в городах Среднего Поволжья развитие городского транспорта носило неравномерный характер. Как правило, областные центры имели хотя бы один основной вид общественного транспорта, а также такси; города областного подчинения в большинстве случаев не имели пассажирского транспорта. Поэтому на начальном этапе войны доступность транспортных перевозок находилась на низком уровне.

4. Эвакуация обострила проблему нехватки общественного транспорта, в связи с этим началось переоборудование грузовых автомобилей в автобусы, использование газогенераторных установок на автотранспорте. Ввиду нехватки топлива усилилось развитие электротранспорта: построена троллейбусная линия и электрифицирована пригородная железная дорога в г. Куйбышеве, началось строительство троллейбусного хозяйства в г. Пензе, обсуждение и согласование строительства трамвайной линии в г. Ульяновске.

5. Подготовку кадров для электротранспорта осуществлял Куйбышевский филиал Московского института массовых кадров. Для предприятий автомобильного транспорта обучение работников производилось в рамках индивидуально-бригадного ученичества, через комбинат и автошколы сети «Трансэнергокадры». Большой проблемой в годы войны являлась нехватка свободных людей, которых можно было бы обучить, а затем использовать в транспортных предприятиях. Решение кадровой проблемы во многом зависело от обеспеченности общежитиями.

6. В послевоенный период применялся комплексный подход в организации пассажирских перевозок. Центральные и наиболее востребованные маршруты обслуживались основным видом транспорта (трамваем или троллейбусом, а при их отсутствии – автобусами большой вместимости), а от его конечных остановок в различные пункты следования организовывалось движение вспомогательных видов транспорта (троллейбусов или автобусов малой вместимости). Подобная организация позволяла охватывать наиболее важные компонен-

ты города – предприятия, жилые районы, вокзалы и причалы, культурно-бытовые учреждения, рынки, больницы, парки и т.д.

7. Значительную роль в финансировании строительства и реконструкции электротранспорта в городах региона играло долевое участие центральных органов государственного управления РСФСР, поскольку работники заводов, находящихся в их ведении и являлись основными пассажирами трамваев и троллейбусов. Содействовали развитию городского транспорта настойчивость местных властей и широкое участие населения в строительстве основных инфраструктурных объектов.

8. Повседневная жизнь работников оказывала влияние на работу транспортных предприятий. В годы войны работники транспортных предприятий принимали участие в реализации технической работы для фронта (производство снарядов на Куйбышевском ТТУ и ремонт автомобилей РККА в Пензенских автомастерских), в сборе средств на постройку военной техники и покупку подарков солдатам.

**Теоретическая и практическая значимость диссертации.** В работе удалось показать зависимость развития общественного транспорта от производственной базы городов. В диссертации предложен подход к комплексному рассмотрению отрасли общественного транспорта как конгломерата материально-технической базы предприятий, кадровой политики и повседневной жизни работников, который можно использовать при рассмотрении истории общественного транспорта других регионов и их места в городской повседневности.

Результаты работы могут быть использованы при разработке курсов отечественной и региональной истории, при изучении становления и развития республиканского или общесоюзного общественного транспорта, а также в работах по истории и экономике регионов Среднего Поволжья. Практический опыт городского транспорта в различных условиях – войны и послевоенного восстановления может привлечь внимание специалистов городского хозяйства и пассажирского транспорта.

**Соответствие шифру специальности.** Специальность диссертации соответствует шифру специальности 07.00.02 – Отечественная история, согласно паспорту специальности, соответственно областям исследования: 6. История повседневной жизни различных слоев населения страны на соответствующем этапе её развития; 19. История развития российского города и деревни; 23. История Великой Отечественной войны.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и выводы диссертационного исследования изложены в 31 научной публикации, общим объемом 17,25 п.л., 5 из которых входят в перечень ВАК России; отражены в выступлениях на: *международных* – «Россия на пересечении пространств и эпох» (Москва, РГГУ, 2013-2014); «Clio» (Москва, РГАСПИ, 2013-2016); «Война и повседневная жизнь населения России XVII–XX вв.» (Пушкин, ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2014) и *всероссийских* научных конференциях – «История России с древнейших времен до XXI века: проблемы, дискуссии, новые взгляды» (Москва, ИРИ РАН, 2013); XVIII-XX Платоновские чтения (СамГУ, 2012-2016); «Проблемы изучения военной истории» (Самара, филиал РАНТД, 2015), Пя-

тый историко-архивный форум «Память о прошлом–2016» (Самара, филиал РГАНТД, 2016).

Соискатель является победителем самарского областного конкурса «Молодой учёный-2015».

**Структура диссертации.** Работа включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников и литературы, приложения.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обоснованы актуальность темы, выбор территориальных и хронологических рамок, объекта и предмета изучения, сформулированы цели и задачи работы, показана степень изученности проблемы, дана характеристика источниковой базы, указаны методы исследования, раскрываются новизна и практическая значимость работы, положения, выносимые на защиту.

**Глава первая «Структура отрасли городского пассажирского транспорта».** В первом параграфе *«Нормативно-правовая база и структура отрасли»* отмечается, что только в 1930-е гг. завершается формирование нормативно-правовой основы деятельности предприятий общественного транспорта. Конституция 1936 г. определяла принадлежность предприятий общественного транспорта, как и всей собственности, народу, а управлялась эта отрасль соответствующими государственными структурами.

Определяющими для системы транспорта являлись указы и постановления правительств СССР и РСФСР. Городской электротранспорт находился в ведении Наркомата коммунального хозяйства, а автомобильный транспорт управлялся Наркоматом автотранспорта. Своё руководство Наркоматы осуществляли через главные управления и коллегии. Одновременно с этим, на местах предприятия общественного транспорта находились в ведении местных Советов, областных и городских. В них создавались отделы коммунального хозяйства – облкомхозы и горкомхозы, которые занимались регулированием деятельности общественного транспорта. Таким образом, предприятия общественного транспорта находились в двойном подчинении, что нередко приводило к несогласованности в деятельности различных властных структур.

*Второй параграф «Подвижной состав транспортных предприятий»* посвящён рассмотрению основных моделей трамваев, автобусов и троллейбусов: их эволюции и технических характеристик.

В трамвайных хозяйствах широко использовались дореволюционные вагоны, но они не могли удовлетворить нужды городов. Для удешевления производства и обслуживания трамвайных хозяйств было принято решение о налаживании выпуска стандартных вагонов серии «Х» и «М».

В этот же период во многих городах возникает автобусное сообщение. Тогда основными машинами, обслуживающими пассажирские перевозки, были импортные автобусы. Но в 1930-е гг. в результате индустриализации налаживается отечественное производство. Это приводит к удешевлению использования автобусного сообщения и его повсеместному распространению. Основными автобусами являлись марки «ГАЗ-03-30», «ЗИС-8», «ЗИС-16» и др.

В 1930-е гг. в СССР стали открываться троллейбусные линии. Машины для них были отечественного производства. Основные довоенные модели из семейства «ЛК» и «ЯТБ» имели различные модификации.

Период Великой Отечественной войны затормозил развитие и техническое усовершенствование парка городского транспорта. Зато после войны были выпущены современные на тот момент модели автобуса «ЗИС-154» и троллейбуса «МТБ-82». Вместе с трамваем «МТВ-82» они составили унифицированную по кузову триаду общественного транспорта. Новый троллейбус «МТБ-82» цельнометаллической конструкции имел кузов вагонного типа и был спроектирован на базе автобуса «Джи-Эм-Си» («ГМС»)<sup>58</sup>. Широкое распространение получает модель трамвая «КТМ-1» и «КТП-1». Это были двухосные моторный и прицепной вагоны, производившиеся в Усть-Катаве.

*В третьем параграфе «Становление общественного транспорта в Среднем Поволжье»* изучается история процесса планирования, проектирования и появления пассажирского транспорта.

Становление общественного транспорта в городах региона имело неравномерный характер. В Самаре в конце XIX в. появляется конка, а в годы Первой мировой войны – трамвайное сообщение. Длина трамвайных путей составляла 37,4 км. За 1915 г. было перевезено около 21 млн. чел.<sup>59</sup> В гг. Пензе и Симбирске наладить движение электротранспорта не удалось, хотя властями и рассматривались различные проекты. В 1920-е гг. в Самаре, Пензе и Ульяновске открывается автобусное сообщение, которое для двух последних городов станет основным. Индустриализация 1930-х гг. привела к увеличению числа рабочих и обострению транспортной проблемы. В связи с этим, в Самаре расширяется трамвайное сообщение, а в Пензе возникает городской поезд. Стоит отметить, что автобусное сообщение в конце 1930-х гг. появляется и в городах областного подчинения – Кузнецке и Сызрани.

**Глава вторая «Городской транспорт Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.)».** В первом параграфе «Развитие электротранспорта» рассмотрены деятельность предприятий электрического транспорта и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры.

В начале войны в г. Куйбышеве в срочном порядке завершается строительство трамвайной линии «Куйбышев–Безымянка», связавшей рабочий посёлок с центром города. До 1941 г. город имел 51,7 км трамвайных путей, из которых 44,4 км – пассажирских, 4,13 км – грузовых и 3,17 – прочих. В 1941 г. были построены и пущены во временную эксплуатацию пути в промрайон Безымянку протяженностью 18,9 км. В связи с недостаточным ремонтом путевое хозяйство приходит упадок, в силу чего увеличивается аварийность. Рост аварийности на путях происходил каждый год. Если в 1940 г. произошла 421 авария, в 1941 г. – 747, а за 11 месяцев 1942 г. – уже 849<sup>60</sup>. Благодаря эвакуации в Куйбышев московских троллейбусов, местные власти добиваются разрешения

---

<sup>58</sup> ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 48. Д. 854. Л. 1.

<sup>59</sup> ЦГАСО. Ф. Р-4940. Оп. 1. Д. 3. Л. 39.

<sup>60</sup> ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 141. Л. 37.

использовать часть этих машин для организации троллейбусной линии «Вокзал – пл. Революции», которая была открыта в ноябре 1942 г.

В Ульяновске приступают к согласованию и подготовке чертежей и технической документации для будущей трамвайной ветки. В октябре 1944 г. СНК СССР принял постановление «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства Ульяновска». В 1945 г. предусматривалось начать строительство первой очереди трамвая от Волжской пристани до строительной площадки автомобильного завода им. Сталина. Предполагалось уложить одиночный путь протяжённостью 7 км и ввести его в эксплуатацию в III квартале 1945 г.<sup>61</sup> 6 февраля 1944 г. СНК СССР постановил приступить к подготовительным работам по строительству первой очереди троллейбусной линии в г. Пензе протяжённостью 7 км с затратами 500 тыс. руб., с привлечением к работе заинтересованных наркоматов<sup>62</sup>.

*Во втором параграфе «Состояние пассажирского автотранспорта»* изучается работа автотранспортных предприятий в 1941-1945 гг.

Шире всего автотранспорт использовался в Пензенской области. В период войны автобусы выполняли стратегически важную работу – перевозили рабочих на оборонные предприятия, производившие технику, боеприпасы для нужд фронта. В г. Куйбышеве, в силу приоритета электротранспорта, автобусное хозяйство развивалось хуже, чем в Ульяновске и Пензе. К 1945 г. в Куйбышеве было 10 автобусов, а в Сызрани – 3<sup>63</sup>.

Весной 1943 г. в Ульяновске организовали постоянное пассажирское движение по автобусным маршрутам: «Центр города (ул. Гончарова) – ж/д вокзал»; «Центр города – завод №25» и в период навигации – «Центр города – пристань Ульяновска»<sup>64</sup>. На 1 марта 1945 г. Ульяновское облавтоуправление располагало 8 автобусами (из них технически исправные – 6).

Пассажирское движение осуществлялось в Пензе 4 автобусами, а в Кузнецке – 2. За 1945 г. в этих городах было перевезено 425,3 тыс. чел. и выполнено 2482,5 тыс. пасс/км.<sup>65</sup> К концу 1945 г. регулярное автобусное движение в г. Кузнецке прекратилось. Помимо перевозки горожан, в Ульяновске и Пензе силами автоконторы осуществлялся ремонт автомобилей для Красной Армии и отправки их в освобожденные от оккупации районы. За период войны автотранспортные предприятия пришли в упадок, так как испытывали постоянную нехватку топлива, запчастей и покрышек. В автохозяйствах искали различный выход для нормализации пассажирского сообщения. В одних автоконторах переоборудовали грузовики в автобусы, а в других устанавливались на машины газогенераторные установки.

*В третьем параграфе «Кадровое обеспечение»* рассматривается вопрос подготовки специалистов, устанавливаются причины их нехватки.

---

<sup>61</sup> ГАНИУО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2096. Л. 26.

<sup>62</sup> ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 224. Л. 14.

<sup>63</sup> ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп. 1. Д. 14. Л. 12.

<sup>64</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 1. Д. 9. Л. 33.

<sup>65</sup> ГАРФ. Ф. А-400. Оп. 1. Д. 40. Л. 10-11.

К началу войны транспортные предприятия уже испытывали нехватку основных кадров, прежде всего, квалифицированных, чему способствовало изъятие рабочих для заводов авиапромышленности, школ ФЗУ и т.д. Мобилизация части рабочих в период войны в ряды РККА создала недокомплект во всех отраслях общественного транспорта, и перед городскими организациями несколько раз ставился вопрос о переброске квалифицированной рабочей силы на транспорт с местных заводов и о мобилизации райисполкомами неработающего населения. По этому вопросу имелся ряд решений, но реальной пользы от них предприятия городского транспорта не получили. Подготовка кадров для электротранспорта велась в Куйбышевском филиале Института технического обучения массовых кадров, а для автотранспорта в сети автошкол и комбинатов треста «Трансэнергокадры». Для пополнения нехватки технических кадров на самих предприятиях было организовано индивидуально-бригадное ученичество. Тяжелейшая ситуация с нехваткой работников складывалась в автопредприятиях региона. На место мобилизованных мужчин приходили женщины. Не все справлялись с колоссальными нагрузками. Поэтому некоторые цеха получали бронь для наиболее необходимых специальностей. Основным учреждением, готовившим автомобильные кадры, являлся трест «Трансэнергокадры». В мае 1941 г. была проведена реорганизация треста, в результате чего, он стал включать в себя 21 учебный комбинат, мастерскую учебно-наглядных пособий и автошколы. Куйбышевский межобластной учкомбинат обслуживал Куйбышевскую и Пензенскую области. Подготовка кадров велась в Куйбышевской и Пензенской автошколах. Здесь готовили специалистов для нужд всего народного хозяйства: шоферов 3-1 класса, автомехаников, автоэлектриков, шиноремонтников и автослесарей<sup>66</sup>. Для наполнения автохозяйств водителями СНК СССР в апреле 1943 г. принимает постановление «Об индивидуальном ученичестве шофёров», разрешавшее готовить шоферов в индивидуальном порядке своими силами.

Благодаря этим мероприятиям удалось пополнить ТТУ г. Куйбышева небольшим числом работников, а укомплектование в автотранспортных предприятиях городов Среднего Поволжья происходило в меньших объёмах.

*В четвёртом параграфе «Материально-бытовые условия работников и помощь фронту»* изучаются производственные и бытовые условия работников транспортных предприятий, а также освещается оказание помощи фронту.

Работники городского пассажирского транспорта, представленные по преимуществу рабочими ТТУ г. Куйбышева и автотранспортными предприятиями г. Пензы и г. Ульяновска, трудились в тяжёлых условиях и нехватки кадров, но, несмотря на это, большинство из них сумели достойно выдержать испытания. Они обеспечивали перевозку рабочих на заводы, а на самих предприятиях осваивалось производство снарядов, и организовывались ремонтные пункты для подготовки автомобилей к отправке на фронт.

В сентябре 1943 г. для обслуживания работников Куйбышевского ТТУ был создан отдел рабочего снабжения, включавший в себя подсобное сельское

---

<sup>66</sup> ГАРФ. Ф. А-402. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.



хозяйство от ТТУ площадью 27 га и от Мехзавода площадью 10 га. Из технического оснащения передаваемое подсобное хозяйство имело лишь трактор (без плугов и других прицепов) и 2 конных железных бороны. ОРС имел также следующие объекты: столовую с пропускной способностью 1 500 чел., магазин и свинооткормочный пункт при столовой на 8 голов свиней.

Среди работников предприятий был организован сбор средств в фонд обороны страны, на постройку танков и самолётов. Так, 15 февраля 1942 г. Пензенское областное управление приняло участие во Всесоюзном воскреснике, средства от которого поступили в фонд обороны. После освобождения от вражеских войск юга страны, для восстановления этих территорий из транспортных предприятий Среднего Поволжья отправлялись вещи, материалы, техника. Не забывали труженики городского транспорта и о солдатах. Для них работники шили бельё, стирали прибывшие с фронта вещи, а также собирали средства на подарки к праздникам.

**Глава третья «Восстановление и развитие системы городского транспорта в годы первой послевоенной пятилетки (1946–1950 гг.)».** В первом параграфе «Модернизация электрического транспорта» рассматривается вопрос послевоенного восстановления электротранспорта, а также строительство троллейбуса в Пензе и трамвая в Ульяновске.

Появление множества новых и расширение старых промышленных предприятий вызвало потребность в увеличении мобильности горожан. Использование автобусного сообщения было сопряжено с дороговизной технического обслуживания и деталей для машин, а также нехваткой топлива. Электротранспорт превосходил автобус по провозной способности, а также по экономии на обслуживании.

В послевоенном развитии заметную роль в финансировании строительства и реконструкции электротранспорта занимало долевое участие наркоматов (министерств). Учитывая, что основным пассажиром намечаемого вида электротранспорта являлся работник завода, то в интересах министерства было поддержать развитие транспорта для доставки рабочих на свои профильные предприятия. В то же время, развитие городского транспорта в областях Среднего Поволжья существенно различалось. В г. Куйбышеве к началу 1940-х гг. имелась хорошо развитая трамвайная сеть, а в годы войны был пущен в эксплуатацию троллейбус. Пенза и Ульяновск имели только автобусное сообщение. Рост этих городов привёл к началу строительства в них линий электротранспорта. Несмотря на нехватку финансирования, строительных материалов, а также нерадивость проектных организаций, электротранспорт всё же сумел пробить себе дорогу. Троллейбус Пензы и трамвай Ульяновска во многом своим появлением обязаны местной власти, помощи наркоматов и энтузиазму трудящихся. В результате обновления подвижного состава в ТТУ г. Куйбышева к концу 1950 г. числилось 177 пассажирских вагонов, из которых 94 моторных и 63 прицепных. Выпуск на линию составлял в 1950 г. уже 140 вагонов (для сравнения - в 1947 г. на линию выпускалось в среднем 86). В октябре 1949 г. была открыта новая линия троллейбуса – от пл. Революции до Никитинской пл.

В Ульяновске процесс составления проекта строительства трамвая и его согласования занял несколько лет. Только 12 ноября 1949 г., на субботнике в районе вокзала станции Ульяновск-I уложили первые 600 м рельсов. К 1 декабря 1949 г. успели уложить 1,6 км трамвайных путей.

В сентябре 1945 г. правительство обязало наркоматы боеприпасов, вооружения, авиационной промышленности и бумажной промышленности принять долевое участие в строительстве троллейбуса в г. Пензе. Для этого за счёт своих ресурсов они должны были поставить материалы и оборудование. Движение первой очереди троллейбуса в Пензе открыли 4 ноября 1948 г. по маршруту «Пенза-1 – Мебельная фабрика» протяжённостью 9,4 км. Троллейбус работал на линии с 6 ч. утра до 1 ч. ночи с перерывом с 13 до 15 часов.

*Во втором параграфе «Организация регулярной работы автотранспорта»* исследуется процесс налаживания стабильной работы автобусного и таксомоторного транспорта.

Решения правительства положили начало восстановлению автобусного сообщения по всей стране, в том числе, и в городах Среднего Поволжья. Ремонтировались и переоборудовались автобусы, увеличивался их выпуск на линию. В результате местными властями было обеспечено регулярное движение в следующих городах Куйбышеве, Сызрани, Чапаевске, Ульяновске, Мелекесе, Пензе и Кузнецке. Также в большинстве из них была налажена работа такси.

К концу первой послевоенной пятилетки г. Куйбышев имел хорошо развитую сеть трамвайного сообщения, дополняемого троллейбусами, поэтому многие городские автобусные маршруты были закрыты, а парк автобусов был сосредоточен на следующих группах маршрутов:

1. На пригородных маршрутах, связывающих отдалённые окраины города с центром (Красная Глинка, Крекинг-завод, Зубчаниновка, Аэропорт). Фактически это были городские окраинные маршруты, так как перечисленные районы входили в административный состав Куйбышева.

2. На дачных маршрутах, связывающих центр города и Безымянки с дачами поляны им. Фрунзе, причём необходимость в маршруте «Хлебная пл. – поляна им. Фрунзе» с проведением трамвайной ветки до завода КАТЭК отпала. Его заменил 3-х километровый маршрут «поляна им. Фрунзе – завод КАТЭК». Но эту группу маршрутов, несмотря на дачную ориентацию, можно также отнести к городским, так как поляна им. Фрунзе находилась в черте города.

К концу пятилетки работа автобусов в Ульяновске значительно улучшилась. За 1949 г. автобусами было перевезено 2502,9 тыс. пассажиров против плановых 1977,9 тыс.<sup>67</sup> К концу года организовали работу следующих маршрутов: городские регулярные маршруты: «Центр города – Вокзал», «Центр города – Автозавод», «Центр города – ул. Радищева», «Центр города – Киндяковка»; городские сезонные маршруты: «Центр города – Пристань», «Центр города – Ипподром», «Центр города – Заволжье»; пригородные регулярные маршруты: «Центр города – Ишеевка», «Центр города – Большие Ключищи».

---

<sup>67</sup> ГАНИУО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2503. Л. 28.

К 1948 г. Пензенский облавтотрест имел 30 автобусов, из них 26 – обслуживали пассажирские перевозки в г. Пензе, а 4 – в г. Кузнецке. Пензенскими автобусами было перевезено 3556 тыс. чел., а автобусами г. Кузнецка – 317 тыс.<sup>68</sup> Эти показатели свидетельствуют о положительной динамике в работе автобусного транспорта. Подтверждением этого являются и данные предыдущего года. За 1947 г. автобусами области было перевезено 1583,9 тыс. чел.

*Третий параграф «Подготовка кадров».* Ситуация с кадровым составом была плачевной и в первые послевоенные годы. Тяжелейшие производственные условия, нехватка жилья и недостаточная воспитательная работа приводили к текучести кадров и набору неквалифицированных рабочих. Но уже к концу четвёртой пятилетки положение с кадрами начало выравниваться. Несколько сотен работников прошли обучение в филиале Московского института технического обучения массовых кадров, где готовились кадры для куйбышевского электротранспорта. Работники автотранспортных предприятий проходили подготовку в автошколах сети «Трансэнергокадры» и путём индивидуально-бригадного ученичества на самом предприятии. В г. Куйбышеве существовал учкомбинат, а в гг. Ульяновске и Пензе – автошколы. На электротранспортных предприятиях гг. Куйбышева и Пензы активно использовалась премиальная система, которая стимулировала имевшихся работников и привлекала молодых специалистов.

Большое значение для стимулирования работников имело соцсоревнование – как между автохозяйствами регионов (например, Куйбышевского и Пензенского облавтотрестов) и между отдельными автоколоннами внутри областных трестов, так и среди работников отдельного автомобильного предприятия. В сфере автотранспорта наибольшей популярностью пользовалось движение шофёров-стотысячников (водители, взявшие на себя эти обязательства, должны были пройти 100 тыс. км без капитального ремонта). Значительная текучесть кадров объясняется несерьёзным отношением руководства к подбору вновь принимаемых работников, а также недостаточным вниманием в вопросах правильной оплаты труда и к бытовому обслуживанию.

*В четвёртом параграфе «Повседневная жизнь работников»* рассматриваются материально-бытовые условия работников, их досуг, а также производственно-бытовые отношения.

Несмотря на окончание войны, производственные и бытовые условия на предприятиях оставались тяжёлыми. Жилья для всех нуждающихся работников не хватало. Руководство предприятий и профсоюзы принимали некоторые действия для улучшения условий жизни рабочих. Например, в Куйбышевском ТТУ в депо отремонтировали крышу, наладили работу душевых, для общежитий приобрели некоторое количество мебели и посуды. На предприятии работал клуб, в котором были библиотека, кружки, в том числе, и художественной самодеятельности.

В послевоенные годы работниками и руководствами автопредприятий продолжалась оказываться поддержка семьям погибших фронтовиков, которая

---

<sup>68</sup> РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 11. Д. 2984. Л. 15.

заклучалась в снабжении продуктами питания и помощи с жилищно-бытовыми трудностями. Определенным подспорьем для работников явилось расширение движения индивидуального и коллективного огородничества. Предприятия выделяли земельные участки, помогали обзавестись рабочим инвентарём и обеспечивали доставку на огороды и вывоз оттуда урожая.

Немало внимания уделялось и общественно-политической работе. Работники общественного транспорта участвовали в организации и проведении выборов в Верховный совет и местные нарсуды. Для ИТР организовывались партшколы для изучения истории ВКП (б) и овладения основами марксистско-ленинского учения. Для рядовых работников готовились доклады к праздникам. Формой оперативного информирования и разбора текущих проблем в автохозяйствах и на электротранспорте являлся выпуск стенгазет. Нередко партком вмешивался в повседневную жизнь своих работников для наведения порядка в их личной жизни. Регулярно на партсобраниях разбирались проблемы разводов, семейно-брачных ссор и измен. При этом члены парткома проводили проверки. Некоторые работники писали жалобы в газеты и журналы, добивались вмешательства вышестоящих организаций во внутренние дела предприятий для решения проблем.

**В заключении** подводятся итоги исследования. В 1941-1950 гг. в городах Среднего Поволжья формируется система общественного транспорта. В годы Великой Отечественной войны работники транспорта обеспечивали перевозку рабочих на заводы, а на самих предприятиях осваивалось производство снарядов, были созданы ремонтные пункты для подготовки автомобилей к отправке на фронт. Среди работников был организован сбор средств в фонд обороны страны, на постройку танков и самолётов.

В связи с мобилизацией автотранспорта для военных нужд и нехваткой горючего ухудшилась работа автобусного транспорта и полностью прекратилась эксплуатация такси, что особенно остро ощущалось в крупнейших городах Среднего Поволжья – Куйбышеве, Пензе и Ульяновске.

Из всех городов только Куйбышев обладал разветвлённой трамвайной сетью, которая и приняла на себя основную тяжесть перевозок. Но и трамвай не справлялся, поэтому уже в 1942 г. здесь организуется троллейбусное сообщение, используя для этого машины, эвакуированные из Москвы. При поддержке центральных органов власти в годы войны началось проектирование и строительство электротранспорта – троллейбусного хозяйства в Пензе и трамвайной линии в Ульяновске.

Изучение процессов проектирования, строительства и эксплуатации пензенского троллейбуса позволяет увидеть многочисленные сложности, с которыми столкнулись городские власти. Благодаря их настойчивости, содействию различных министерств и помощи горожан, троллейбусная линия начала эксплуатироваться. Создание троллейбусной линии велось в течение нескольких лет. Начавшись ещё в годы войны, строительство первой троллейбусной линии закончилось только к ноябрю 1948 г. «Долгострой» объясняется тем, что требовалось провести достаточное количество подготовительных работ, связанных с созданием дорог с опорными столбами и освещением практически на пустом

месте. Зато уже через год после ввода в эксплуатацию первой очереди троллейбуса, была сдана вторая, связавшая центр города с Заводским районом.

В годы войны в ряде населённых пунктов закрылись образовательные учреждения по подготовке работников для системы транспорта. Многие работники призывались на фронт или уходили добровольцами, поэтому транспортные предприятия испытывали колоссальный недостаток в работниках. Новичков, приходивших в те годы на транспорт, приходилось обучать силами предприятий. Подготовка специалистов осуществлялась путём индивидуально-бригадного ученичества. В конце войны и после её окончания организовывались автошколы.

В послевоенные годы города застраиваются жилыми кварталами, в связи с этим, появляется ряд рабочих посёлков, которые требовалось объединить в единый хозяйственный организм. Именно городской транспорт позволил связать жилые массивы с предприятиями, учреждениями, больницами, парками и культурными центрами. В начале четвёртой пятилетки городскими властями еще не была организована единая транспортная сеть. На практике некоторые маршруты автобусов дублировали трассу трамвая или троллейбуса. На протяжении первой послевоенной пятилетки росло число автобусов, увеличивались и их маршруты. Пересматривались направления их следования в соответствии с пассажиропотоком и обращениями граждан. Всё это позволило к 1950 г. наладить внутри городов Среднего Поволжья чёткое автобусное сообщение. В малых городах автобус перевозил людей по наиболее востребованным маршрутам, а в областных столицах автобус был сосредоточен по тем направлениям, в которых отсутствовало трамвайное или троллейбусное сообщение, создавая, тем самым, стройную систему общественного транспорта. После войны была реанимирована работа пассажирских такси. В результате всех этих мероприятий к концу четвёртой пятилетки удалось создать транспортный комплекс в регионе. Развитие пассажирского транспорта городов Среднего Поволжья привело к расширению и хозяйственному освоению этих населённых пунктов, способствовало увеличению мобильности горожан, а трамвай, троллейбус и автобус прочно заняли ведущее место в инфраструктуре городов. Изучение становления и развития общественного транспорта в региональном аспекте позволяет показать рост значимости городов.

Основные положения диссертации были изложены в следующих публикациях:

***Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, утвержденных ВАК России:***

1. Горшенин А.В. Автобусное сообщение в городах Куйбышевской области в послевоенный период (1946-1950 гг.) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Самара: Изд-во СНЦ РАН. 2014. Т. 16, № 3 (2). С. 520-524 (0,6 п.л.).

2. Горшенин А.В. Материально-бытовое обеспечение работников городского транспорта г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны // Вест-

ник Волжского университета им. В.Н. Татищева. Тольятти, 2015. № 2 (18). С. 204-212 (1,1 п.л.).

3. *Горшенин А.В.* Из истории становления троллейбусного сообщения в Пензе // Самарский научный вестник. Самара: СГСПУ. 2016. № 1 (14). С. 109-114 (0,8 п.л.).

4. *Горшенин А.В.* Развитие пассажирского электротранспорта городов Среднего Поволжья в первые послевоенные годы (1945-1950 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. М.: Наука. 2016. Т. 37. № 3. С. 506-525 (2,5 п.л.).

5. *Горшенин А.В.* К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. Самара: СГСПУ. 2017. Т. 6. № 1 (18). С. 129-135 (0,9 п.л.).

#### ***Публикации в других научных изданиях:***

6. *Горшенин А.В.* Развитие городского электротранспорта в годы Великой Отечественной войны (на материалах города Куйбышева) // VIII Чтения, посвященные памяти Р.Л. Яворского (1925–1995): матер. Междунар. науч. конф. Новокузнецк: РИО КузГПА, 2012. С. 120-124 (0,4 п.л.).

7. *Горшенин А.В.* Осуществление городских пассажирских перевозок в г. Куйбышеве в годы Великой Отечественной войны // История и археология: матер. междунар. науч. конф. СПб.: Реноме, 2012. С. 1-3 (0,4 п.л.).

8. *Горшенин А.В.* Повседневная жизнь в тыловом городе в 1941-1945 гг. (на примере работников Куйбышевского ТТУ) // Платоновские чтения: матер. и докл. XVIII Всерос. конф. молодых историков. Самара: Самарский университет, 2012. С. 194-197 (0,25 п.л.).

9. *Горшенин А.В.* Организация троллейбусного сообщения в городе Куйбышеве в годы Великой Отечественной войны // Культура, наука, образование: проблемы и перспективы: матер. II Всерос. науч.-практ. конф. (г. Нижневартовск, 8 февраля 2013 г.). Ч. II. История идей и история общества. Теория истории, историография, методология исторического исследования. Проблемы отеч. ист. Нижневартовск: Изд-во Нижневарт. гос. ун-та, 2013. С. 100-102 (0,4 п.л.).

10. *Горшенин А.В.* Кадровый вопрос и трудовая дисциплина на транспорте г. Куйбышева в 1941-1945 гг. // Россия на пересечении пространств и эпох: матер. II междунар. междисциплинар. науч. конф. молодых ученых. Москва, РГГУ, 22 марта 2013 г. М.: ЛЕНАНД, 2013. С. 32-37 (0,4 п.л.).

11. *Горшенин А.В.* История электротранспорта г. Куйбышева в 1941-1945 гг. в документах местных архивов // Исторические документы и актуальные проблемы археологии, источниковедения, Отечественной и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. тез. докладов участн. III междунар. конф. молодых ученых и спец. «Слю-2013». М.: РОССПЭН, 2013. С. 115-119 (0,3 п.л.).

12. *Горшенин А.В.* Подготовка квалифицированных кадров для городского электротранспорта Куйбышева в 1941-1945 гг. // Гуманитаристика в условиях современной социокультурной трансформации: матер. II Всерос. науч.-практ. конф. 26 апреля 2013 г. Липецк: ЛГПУ, 2013. С.6-9 (0,3 п.л.).

13. *Горшенин А.В.* Троллейбус как вид пассажирского транспорта: к истории возникновения и развития // Молодой ученый. 2013. № 5. С. 580-582 (0,4 п.л.).

14. *Горшенин А.В.* Начало развития троллейбусного сообщения в городе Куйбышеве в материалах архивов и периодической печати // Телескоп: Науч. альманах. Спецвыпуск: матер. II молодежного ист.-архив. форума, посв. 95-летию Гос. архив. службы РФ. Самара: НТЦ, 2013. С. 19-25 (0,45 п.л.).

15. *Горшенин А.В.* Патриотическая помощь фронту работников городского транспорта г. Куйбышева во время Великой Отечественной войны [Электрон. ресурс] // III Всероссийская научно-практическая школа-конференция молодых ученых (с международным участием) «История России с древнейших времен до XXI века: проблемы, дискуссии, новые взгляды» (Москва, ИРИ РАН, 23-25 октября 2013 г.). Режим доступа: <http://mkonf.iriran.ru/papers.php?id=121>, свободный (0,3 п.л.).

16. *Горшенин А.В.* Оказание помощи семьям фронтовиков и обеспечение продовольствием работников городского автомобильного транспорта г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны // Платоновские чтения: матер. и докл. XIX Всерос. конф. молодых историков (6-7 декабря 2013 г.). Самара: Самарский университет, 2013. С. 37-39 (0,2 п.л.).

17. *Горшенин А.В.* Городской транспорт Пензы в годы Великой Отечественной войны // Война и повседневная жизнь Населения России XVII-XX вв. (к столетию начала Первой мировой войны): матер. междунар. науч. конф., 14-16 марта 2014 г. СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2014. С. 225-231 (0,5 п.л.).

18. *Горшенин А.В.* Пензенское троллейбусное сообщение в первые послевоенные годы // Россия на пересечении пространств и эпох: материалы III междунар. междисциплинар. науч. конф. молодых ученых. Москва, РГГУ, 9 апреля 2014 г. М.: ЛЕНАНД, 2014. С. 31-37 (0,45 п.л.).

19. *Горшенин А.В.* Развитие городского транспорта Пензенской области в первые послевоенные годы: источниковая база исследования // Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. IV Междунар. конф. молодых ученых и специалистов «Сlio-2014». М.: РОССПЭН, 2014. С. 113-117 (0,3 п.л.).

20. *Горшенин А.В.* Автомобильный транспорт Пензенской области в период Великой Отечественной войны // Победа – одна на всех: материалы междунар. науч.-практ. конф., Витебск, 24 апреля 2014 г. Витебск: ВГУ имени П.М. Машерова, 2014. С. 251-253 (0,4 п.л.).

21. *Горшенин А.В.* Жалобы граждан в печати и их роль в улучшении работы городского транспорта послевоенных лет (по материалам г. Куйбышева и г. Пензы) // Платоновские чтения: материалы и доклады XX Всерос. конф. молодых историков (Самара, 12-13 декабря 2014 г.). Самара: Самарский университет, 2014. С. 41-44 (0,25 п.л.).

22. *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): матер. междунар.

науч. конф., 12–14 марта 2015 г. СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2015. С. 146-151 (0,4 п.л.).

23. *Горшенин А.В.* Источниковедческие аспекты изучения развития городского транспорта Ульяновской области в 1946-1950 гг. // Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. V междунар. конф. молодых уч. и спец. «Сlio-2015». М.: РОССПЭН, 2015. С. 72-76 (0,3 п.л.).

24. *Горшенин А.В.* Городской транспорт Ульяновска в годы Великой Отечественной войны // Россия в зеркале военной истории (к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне): матер. II Междунар. науч.-практич. конф. В 2 т. Т. 2. Кострома: Изд-во КГТУ, 2015. С. 38-43 (0,4 п.л.).

25. *Горшенин А.В.* Из истории возникновения троллейбусного сообщения в г. Куйбышеве // Самарский край в истории России. Вып. 5: матер. межрегион. науч. конф., посв. 190-летию со дня рождения П.В. Алабина. Самара: СНЦ, 2015. С. 247-250 (0,5 п.л.).

26. *Горшенин А.В.* Документы федеральных и региональных архивов как источник изучения городского транспорта Ульяновска в годы Великой Отечественной войны // Проблемы изучения военной истории: сб. статей III Всерос. науч. конф. с междунар. участием. Самара, 24–25 марта 2015 г. Самара: НТЦ, 2015. С. 375-381 (0,9 п.л.).

27. *Горшенин А.В.* Организация работы внутригородского пассажирского транспорта в первые послевоенные годы (по материалам г. Куйбышева) // Проблемы российской истории. Вып. XIII. Социалистический город и социокультурные аспекты урбанизации / ИРИ РАН, МГТУ им. Г.И. Носова. Магнитогорск: Дом печати, 2015. С. 61-72 (1,5 п.л.).

28. *Горшенин А.В.* Документы партийных архивов о повседневной жизни работников общественного транспорта городов Среднего Поволжья в 1941-1950 гг. // Исторические документы и актуальные проблемы археографии, источниковедения, российской и всеобщей истории нового и новейшего времени: сб. матер. VI междунар. конф. молодых уч. и спец. «Clio-2016». М.: РОССПЭН, 2016. С. 141-145 (0,3 п.л.).

29. *Горшенин А.В.* Зарождение общественного транспорта г. Ульяновска (по материалам ГАУО и СОУНБ) // Кирилло-Мефодиевские чтения в СамГТУ: сб. матер. XII Всерос. (с междунар. участием) науч. конф. студентов, магистрантов и аспирантов (18 мая 2016 г., Самара, СамГТУ). Вып. 4. Самара: СамГТУ, 2016. С. 65-68 (0,4 п.л.).

30. *Горшенин А.В.* Автобусы для городов СССР: технические поиски и решения 1930-1940-х гг. // Научно-технические документы в современном информационном пространстве: сб. докл. и выступлений на V историко-архивн. форуме «Память о прошлом-2016». Самара: НТЦ, 2016. С. 142-151 (0,6 п.л.).

31. *Горшенин А.В.* Становление системы управления отраслью городского электротранспорта в РСФСР // Платоновские чтения: материалы и доклады XXII Всерос. конф. молодых историков (Самара, 9-10 декабря 2016 г.). Самара: Самарская гуманитарная академия, 2017. С. 74-77 (0,25 п.л.).