

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47).084.9

Троллейбусная сеть областного центра РСФСР во второй половине XX века (на примере города Курска)

В. В. Коровин¹, Д. М. Носов¹✉

¹Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Резюме

Актуальность. Совершенствование системы городского пассажирского транспорта – одно из важнейших направлений развития современных городских агломераций. От качества внутренних городских транспортных артерий зависит уровень мобильности их жителей, а следовательно, и уровень деловой и экономической активности. При этом на современном этапе важны не только мобильность и скорость, но и экологичность. В этом отношении троллейбус – транспорт будущего. Однако это утверждение требует уточнений. Так, в Курске основы троллейбусной сети разрабатывались и закладывались еще в конце 1960-х годов. За более чем полвека город серьезно изменился, а троллейбусы продолжают активно функционировать. Поэтому для решения имеющихся в настоящее время проблем в развитии данного вида городского пассажирского транспорта необходимо учитывать условия, в которых он создавался, что и определяет актуальность настоящей работы.

Цель – раскрыть историю создания и основные этапы развития троллейбусного сообщения в городе Курске в конце 1960-х – начале 1980-х годов.

Задачи: на основе изучения комплекса исторических источников показать проблемы, с которыми столкнулись городские власти при строительстве первой троллейбусной линии, а также показать основные этапы развития данного вида пассажирского транспорта в городе Курске в 1970-е – первой половине 1980-х годов.

Методология. При написании работы авторы опирались на основополагающие методы исторической науки (принципы историзма и объективности), а также на ряд конкретно-исторических и общенаучных методов (аналитический, сравнительно-исторический и пр.).

Результаты. В настоящее время в региональной историографии отсутствуют какие-либо обобщающие научные работы по истории курского троллейбуса. Данная работа раскрывает основные этапы становления и первых лет работы данного вида городского транспорта.

Вывод. Создание курского троллейбуса проходило в условиях отсутствия должной согласованности между различными организациями и конторами, осуществлявшими подготовку его запуска. Во многом это определило будущие проблемы данного вида общественного транспорта в городе, а также медленные темпы его дальнейшего развития, в том числе и в настоящее время.

Ключевые слова: Курск; троллейбус; троллейбусная сеть; электротранспорт; пассажиропоток; общественный транспорт.

Конфликт интересов: Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Финансирование: Публикация подготовлена в рамках выполнения государственного задания на 2021 г. «Трансформация частного и публичного права в условиях эволюционирующих личности, общества и государства» (№ 0851-2020-0033).

Для цитирования: 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. Т. 11, № 4. С. 237–246.

Поступила в редакцию 28.06.2021

Принята к публикации 27.07.2021

Опубликована 30.08.2021

© Коровин В. В., Носов Д. М. 2021

Trolleybus Network of the Regional Center of the RSFSR in the Second Half of the Twentieth Century (on the Example of the City of Kursk)

Vladimir V. Korovin¹, Dmitry M. Nosov¹✉

¹ Southwest State University

50 Let Oktyabrya str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Abstract

Relevance. Improving the system of urban passenger transport is one of the most important directions in the development of modern urban agglomerations. The level of mobility of their residents, and, consequently, the level of business and economic activity, depends on the quality of internal urban transport arteries. At the same time, at the present stage, not only mobility and speed are important, but also environmental friendliness. In this respect, the trolleybus is the transport of the future. However, this statement requires clarification. So, in Kursk, the foundations of the trolleybus network were developed and laid back in the late 1960s. For more than half a century, the city has seriously changed, and trolleybuses continue to function actively. Therefore, in order to solve the current problems in the development of this type of urban passenger transport, it is necessary to take into account the conditions in which it was created, which determines the relevance of this work.

The purpose. To reveal the history of creation and the main stages of development of the trolleybus service in the city of Kursk in the late 1960s – early 1980s.

Objectives: based on the study of a complex of historical sources, show the problems faced by the city authorities during the construction of the first trolleybus line, as well as show the main stages in the development of this type of passenger transport in the city of Kursk in the 1970s – the first half of the 1980s.

Methodology. When writing the work, the author relied on the fundamental methods of historical science (the principles of historicism and objectivity), as well as on a number of specific historical and general scientific methods (analytical, comparative historical, etc.).

Results. Currently, local historiography lacks any generalizing scientific works on the history of the Kursk trolleybus. This work reveals the main stages of the formation and the first years of operation of this type of urban transport.

Conclusion. The creation of the Kursk trolleybus took place in the absence of proper coordination between the various organizations and offices that were preparing for its launch. This largely determined the future problems of this type of public transport in the city, as well as the slow pace of its further development, including at the present time.

Keywords: Kursk; trolleybus; trolleybus network; electric transport; passenger traffic; public transport.

Conflict of interest: The Authors declares the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

Funding: The publication was prepared as part of the implementation of the state task for 2021 "Transformation of private and public law in the conditions of evolving individuals, society and the state" (No. 0851-2020-0033).

For citation: Korovin V. V., Nosov D. M. Trolleybus Network of the Regional Center of the RSFSR in the Second Half of the Twentieth Century (on the Example of the City of Kursk). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2021; 11(4): 237–246. (In Russ.)

Received 28.06.2021

Accepted 27.07.2021

Published 30.07.2021

Введение

В Советском Союзе 1950–60-е гг. характеризуются быстрыми темпами урба-

низации [1; 2]. За счет опережающего роста промышленности, требующей все больших трудовых ресурсов, значитель-

ная часть населения СССР переезжает жить в города, что требует создания необходимой инфраструктуры, в том числе и транспортной [3; 4]. Подобные процессы были характерны и для курского региона и его областного центра [5, с. 175–183].

Проблема совершенствования логистики внутригородского пассажирского транспорта является одной из ключевых в создании комфортной городской среды. Для советских городов она была важнейшей, особенно в свете их промышленно ориентированного развития. Помимо этого, серьезной проблемой являлась экология советских городов, страдавших от выбросов предприятий. До 1950-х гг. в городах преимущественно развивались два вида городского транспорта: автобусный и трамвайный. При этом расширение сети автобусного транспорта не решало экологической проблемы, а только ухудшало ее, а строительство новых трамвайных маршрутов было весьма ресурсно- и капиталозатратным мероприятием. Поэтому к концу 1950-х гг. акцент делается на создание сетей троллейбусного сообщения в крупных промышленных и областных центрах нашей страны [6, с. 64–69; 7, с. 7–26].

К середине 1960-х гг. проблема расширения сети внутригородского пассажирского транспорта остро стала и для города Курска. Имеющееся автобусное и трамвайное сообщения уже не справлялись со все возрастающими пассажиропотоками.

Методология

Комплекс научных методов и принципов, использованных нами при написании настоящей работы, позволил решить все поставленные перед исследованием задачи. Помимо использования традиционных методологических принципов (объективность и принцип историзма) нами активно привлекался как общенаучный (аналитический метод, индуктивно-дедуктивный), так и специально-

исторический инструментарий (сравнительно-исторический метод).

Результаты и их обсуждение

Историческое решение о начале строительства троллейбусных линий в городе Курске было принято исполнительным комитетом Курского городского Совета депутатов трудящихся 20 мая 1966 г. В решении № 277 указывалось, что протяженность первой очереди троллейбусных линий должна была составить 10,5 км и предполагалось расположить их на следующих улицах города: ул. К. Маркса, Ленина, Верхняя Набережная (в настоящее время Сониная) [8, с. 154], Колхозная (в настоящее время Александра Невского [8, с. 41–42]), Дзержинского, Перекальского, Интернациональной, а также на площади Привокзальной и площади Перекальского. Будущее троллейбусное депо должно было расположиться в районе сельхозинститута и рассчитано на 50 машин с последующим расширением до 100 [9, л. 326].

Уже в сентябре 1967 г. на этапе проектирования произошли серьезные уточнения в проекте. Во-первых, было решено сразу строить депо на 100 троллейбусов и было определено точное его место на ул. Кавказской. Во-вторых, были изменены маршруты прокладывания троллейбусных линий: было решено отказаться от строительства линии в район железнодорожного вокзала, но линия продолжалась по ул. Кавказской, далее она должна была проходить по ул. К. Маркса, Радищева, Урицкого, выходить на Красную площадь, далее по ул. Верхней Набережной и Колхозной выйти к ул. Красной Армии, после чего закольцевать квартал, ограниченный также ул. Энгельса, Дзержинского, Бочарова. При этом общая длина линий уменьшалась до 9,0 км. В-третьих, была запланирована капитальная реконструкция асфальтового полотна по всему маршруту пролегания троллейбусных линий [10, л. 223].

Готовый проект и сметы к нему были утверждены только через два года 28 июля 1969 г. На строительство было выделено 1 165,16 тыс. руб. Работами было поручено заниматься объединению «Курскстрой», которые должны были быть завершены и сданы в эксплуатацию к 7 ноября 1970 г. [11, л. 318]. Однако к назначенной дате работы так и не были выполнены. Более того, в последующие годы темпы строительства были настолько низкими, что 12 ноября 1971 г. исполнительный комитет Курского городского Совета депутатов трудящихся издает решение за № 525 «О неудовлетворительном ходе строительства и мерах по обеспечению пуска троллейбуса в городе Курске во втором квартале 1972 года», в котором указывалось, что трест «Курскпромстрой», занимавшийся основными строительными работами, полностью провалил работы: из выделенных на строительство средств были освоены только 48,0%. При этом план возведения депо был выполнен только на 67,0%, тяговых подстанций – на 19,0 %, а контактных сетей – на 24,0% [12, л. 140]. Однако даже при таких низких темпах строительства за 1971 г. удалось закончить работы по монтажу тяговой подстанции № 8 и установке 109 железобетонных опор [13, л. 33]. Параллельно также неудовлетворительно шли работы по реконструкции улиц, по которым должны были пролегать новые троллейбусные маршруты, подготовке кадров и пр. [13, л. 35] Курский горисполком неоднократно отмечал эти недостатки в работе и пытался всеми силами воздействовать на организации, осуществлявшие эти работы.

Так, на его заседание 14 февраля 1972 г. были приглашены практически все руководители организаций и трестов, задействованных в подготовке к пуску троллейбусной линии, а именно: управляющий трестом «Курскпромстрой» Л. Н. Абрамов, директор института «Курскгражданпроект» Д. И. Гаркуша, начальник монтажного управления треста

«Юговостокэлектромонтаж» А. Л. Фридкин, начальник трамвайного управления И. В. Юганов, начальник горэлектросетей И. С. Печенев и др. [12, л. 146] На заседании все вышеназванные руководители были подвергнуты жесткой критике за срыв планов работы, и было принято решение окончательно завершить строительные и подготовительные работы во втором полугодии 1972 г. Острее всего стоял вопрос освоения выделяемых бюджетных средств. Заместитель председателя горисполкома П. А. Захаров отмечал, что за январь 1972 г. было освоено только 55,0 тыс. руб., а всего на работы на этот год выделялось свыше 800,0 тыс. рублей [13, л. 17–21]. Однако на этот раз работы были выполнены вовремя.

18 августа 1972 г. состоялось официальное открытие первого троллейбусного маршрута города Курска «СХИ – Красная площадь» длиной около пяти километров. На открытии присутствовали председатель горисполкома В. В. Тюренков, который «тепло поздравил строителей треста “Курскпромстрой” и коллектив трамвайно-троллейбусного управления с досрочным выполнением социалистических обязательств в честь 50-летия образования СССР» [14]. Первым водителем курского троллейбуса стала В. Н. Небутова, до этого 18 лет проработавшая водителем трамвая в городе и прошедшая курсы переподготовки в Воронеже. Регулярное движение троллейбусов (изначально курсировали троллейбусы ЗиУ-5) в городе началось с 21 августа 1972 г.

В отличие от трамвайного сообщения города, которое было одним из самых старых в стране, курский троллейбус, наоборот, является одним из самых молодых. К началу 1960-х гг. троллейбусное движение было организовано в Москве (1933 г.), Ленинграде (1936 г.), Ростове-на-Дону (1936 г.) [15, с. 37], Самаре (1942 г.) [16, с. 512], Пензе (1948 г.) [17, с. 111], Омске (1955 г.), Новосибирске (1957 г.). В Кемерово троллейбусные

линии заработали в 1970 г. [18, с. 21], во Владивостоке – с 1965 г. [19, с. 177]

Сразу же после открытия первого маршрута началась работа по запуску новых маршрутов и расширению имеющейся сети, т. к. троллейбус стал одним из наиболее востребованных видов транспорта, особенно в центре города (в связи с его запуском движение трамваев по ул. Ленина было прекращено [20, с. 171]). Уже в мае 1973 г. был утвержден план расширения линий. Вновь был поставлен вопрос о прокладке контактных сетей по ул. Ленина; по ул. К. Маркса планировалось протянуть линию до трепельного комбината с поворотным кольцом у проходной полиграфического комбината; в центре города планировалось продолжить линию от Красной площади по ул. Верхней Набережной и Колхозной до площади Добролюбова, где также должны были сделать поворотное кольцо. Работы планировалось завершить уже к 1 августа того же года [21, л. 347]. Однако на деле работы были снова затянuty. Основная причина серьезного торможения работ заключалась в несогласованности действий различных служб и несвоевременности выполнения ими работ. Так, по вине трамвайно-троллейбусного управления не было вовремя приобретено необходимое оборудование для пуска тяговой подстанции; управление «Курск-энерго» затянуло с прокладкой новой теплотрассы, а РСУ «Облкоммунэнерго» не обеспечило своевременный перенос электроосвещения и необходимых коммуникаций [22, л. 218].

Воронежский историк В. А. Перцев указывает, что замедленные темпы развития троллейбусного транспорта в городах Центрального Черноземья можно объяснить проблемами «с организацией постоянной подачи электроэнергии на силовые линии, а также отсутствием высокой территориальной мобильности» [23, с. 61; 24, с. 145].

Следует отметить, что данная проблема (несогласованности действий) яв-

лялась основной и при строительстве первой очереди трамвайных линий, и при последующем расширении сети. Именно она серьезно тормозила развитие троллейбусного сообщения в городе. Но при этом контактная сеть постоянно расширялась.

С сентября 1974 г. в Курске приступили к строительству третьей очереди троллейбусных линий, которые должны были закольцевать квартал, окруженный ул. Красной Армии, Энгельса, Дзержинского и Бочарова (как и предполагалось еще в первом плане), а также проложить сеть по ул. Раздельной (в настоящее время ул. Малых [8, с. 108]) и Полевой с кольцом у школы № 12 [25, л. 170]. Участок от площади Добролюбова до школы № 12 длиной в 2,8 км был принят в эксплуатацию уже 31 декабря 1974 г. [26, л. 153–156].

В целом в годы IX пятилетки (1971–1975 гг.), как мы можем видеть, происходило непрерывное развитие хозяйственно-технической базы троллейбусной сети города. За этот период для обслуживания нового для Курска вида пассажирского транспорта были построены и введены в эксплуатацию депо на 100 троллейбусов, четыре тяговые подстанции, более 30 км троллейбусных линий, а на улицах, по которым проходили маршруты троллейбусов, был проведен капитальный ремонт асфальтового полотна. Все это позволило организовать три маршрута (№ 1 «Курский трепельный комбинат – Кинотеатр “Октябрь”»; № 2 «ул. Бочарова – СХИ»; № 3 «ул. Бочарова – ул. Раздельная»), на которые ежедневно выходили 30 троллейбусов (при общем парке в 31 машину) [27, л. 81–82]. Вместе с тем несовершенство дорожного хозяйства областного центра приводило к росту аварийности, в том числе с участием городского электрического транспорта. Городская дорожная сеть уже в первой половине 1970-х гг. стала с трудом справляться с возрастающими транспортными потоками [28, л. 16–18].

Однако при растущей материально-технической базе большой проблемой были большие простои парка: так, в 1977 г. при наличии 31-го троллейбуса они должны были ежедневно выполнять в среднем 972 рейса, однако на практике среднесуточный показатель за вышеуказанный год составил только 560 рейсов, или 57,0% от плана. Главной причиной такого положения являлось ненадлежащее техническое обслуживание и некачественный ремонт подвижного состава [27, л. 94–95].

Следует отметить, что в годы X (1976–1980 гг.) и XI (1981–1985 гг.) пятилеток темпы развития трамвайной сети несколько замедлились. Отчасти это связано с нерентабельностью, хоть и при этом большой популярностью этого вида транспорта среди жителей города большинства троллейбусных маршрутов. Так, только за 1979 г. и первый квартал 1980 г. горэлектротранспортом было перевезено свыше 100 млн пассажиров, заработав при этом 3,3 млн руб., из которых около 35,0% приходилось на троллейбусы [29, л. 131]. При этом за данный период была открыта только одна новая линия: от Южного автовокзала до Льговского поворота, соединив тем самым центр города и Промышленный район.

К концу XI пятилетки троллейбусы в целом выполняли планы по перевозке пассажиров на 102,8% (перевезено 126,24 млн пассажиров) и по доходам – на 102,5% [30, л. 60, 78]. Как мы можем видеть, за эти годы произошел значительный рост спроса на троллейбусные перевозки, и данный вид транспорта стал одним из наиболее значимых для города Курска.

Выводы

Создание троллейбусного движения в городе Курске в начале 1970-х гг. стало закономерным этапом урбанизационных процессов, происходивших в этот период времени. Как крупному промышленному центру городу необходимо было иметь развитую транспортную сеть, позволявшую в короткие сроки ежедневно перемещать значительные массы людей. Поэтому, как и во многих других городах, в Курске в конце 1960-х гг. были начаты работы по строительству троллейбусных линий. Стоит отметить, что создание троллейбусных линий влекло за собой серьезные изменения в работе коммуникаций города, а на их строительстве были задействованы десятки различных организаций. К сожалению, властям города не удалось наладить слаженное взаимодействие между ними, что в итоге привело, во-первых, к срыву ввода в эксплуатацию первой очереди троллейбуса (запуск планировался на 7 ноября 1970 г., но в итоге это удалось сделать только 18 августа 1972 г.), а во-вторых, к последующим постоянным срывам сроков строительства линий и замедленным темпам развития этого вида транспорта в городе. На наш взгляд, данные проблемы в меньшей степени характерны для города Курска, нежели вышеназванные, т. к. они не нашли отражения в изученном нами массиве исторических источников.

Тем не менее уже в первые годы своего существования троллейбус стал одним из важнейших видов пассажирского транспорта Курска, гармонично вписавшись в местную городскую среду.

Список литературы

1. Сенявский А. С. Экономические основы российского урбанизационного процесса: теоретический анализ (структурные и институциональные аспекты) // Вопросы теоретической экономики. 2019. № 1. С. 133–146.

2. Сенявский А. С. Урбанизационный процесс в СССР в экономическом измерении: структурные и институциональные аспекты // Вопросы теоретической экономики. 2019. № 2. С. 147–161.
3. Матвеева В. Р. История городского пассажирского транспорта в Башкирии советского периода в современной историографии // Перспективы науки. 2014. № 8 (59). С. 60–65.
4. Матвеева В. Р. Возможные пути применения мир-системного подхода при изучении пассажирского транспорта Башкирии советского периода // Глобальный научный потенциал. 2014. № 8 (4). С. 58–63.
5. Аргунов О. Н. Трудовые ресурсы сельского хозяйства и урбанизационные процессы в СССР в 1946–1953 годах (на материалах Курской области) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2020. Т. 10, № 3. С. 175–183.
6. Игнатов А. В., Басков В. Н. К вопросу об актуальности развития городского наземного электрического транспорта // Вестник Донецкой академии автомобильного транспорта. 2018. № 1. С. 64–69.
7. Блинкин М. Я., Воробьев А. Н. Городское движение и планировка городов // Городские исследования и практики. 2018. Т. 3. № 2. С. 7–26. <https://doi.org/10.17323/usp3.220187-26>.
8. Административно-территориальное деление и улицы города Курска: справ. изд. / ред. кол.: В. Л. Богданов (гл. ред.) [и др.]. Курск: ИП Афанасьева Е.А., 2018. 202 с.
9. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 799.
10. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 824.
11. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 898.
12. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 980.
13. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1016.
14. Курская правда. 1972. 19 авг.
15. Волков М. В., Колбасникова М. А. История зарождения и развития пассажирского транспорта в России // Вестник транспорта. 2012. № 8. С. 32–39.
16. Горшенин А. В. Развитие пассажирского электротранспорта городов Среднего Поволжья в первые послевоенные годы (1945–1950 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2016. Т. 37, № 3. С. 506–525.
17. Горшенин А. В. Из истории становления троллейбусного сообщения в Пензе // Самарский научный вестник. 2016. № 1 (14). С. 109–114.
18. Кокорина Л. Б. Становление и развитие городского пассажирского транспорта в Кемеровской области в 1945–1985 гг. // Вестник Новгородского государственного университета. 2008. № 49. С. 21–23.
19. Широкоград О. А., Федорущенко И. Е. Троллейбусное сообщение г. Владивосток // Международная научно-практическая конференция «Архитектура, строительство, транспорт» (К 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»): сб. науч. тр. № 8 кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте». Омск: ООО «Полиграфический центр КАН», 2015. С. 176–178.
20. Носов Д. М. Развитие трамвайной сети в областных центрах РСФСР в 1965–1985 гг. (на примере города Курска) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 2. С. 166–174.
21. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1053.

22. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1055.
23. Перцев В. А. Развитие городского транспорта в Центральном Черноземье в 1970–1980-е годы // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2011. № 11. С. 54–61.
24. Перцев В. А. Последствия массовой урбанизации Центрального Черноземья в 1970–1980-е годы // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2010. № 2. С. 141–145.
25. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1107.
26. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1111.
27. ГАОПИКО (Государственный архив общественно-политической истории Курской области). Ф. П-1. Оп. 71. Д. 92.
28. ГАОПИКО. Ф. П-2878. Оп. 16. Д. 35.
29. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1387.
30. ГАКО. Ф. Р-770. Оп. 8. Д. 1625.

References

1. Senyavskij A. S. Ekonomicheskie osnovy rossijskogo urbanizacionnogo processa: teoreticheskij analiz (strukturnye i institucional'nye aspekty) [Economic foundations of the Russian urbanization process: theoretical analysis (structural and institutional aspects)]. *Voprosy teoreticheskoy ekonomiki = Questions of theoretical economics*, 2019, no. 1, pp. 133–146.
2. Senyavskij A. S. Urbanizacionnyj process v SSSR v ekonomicheskom izmerenii: strukturnye i institucional'nye aspekty [The urbanization process in the USSR in the economic dimension: structural and institutional aspects]. *Voprosy teoreticheskoy ekonomiki = Questions of theoretical economics*, 2019, no. 2, pp. 147–161.
3. Matveeva V.R. Istoriya gorodskogo passazhirskogo transporta v Bashkirii sovetskogo perioda v sovremennoj istoriografii [The history of urban passenger transport in Bashkiria of the Soviet period in modern historiography]. *Perspektivy nauki = Prospects of science*, 2014, no. 8 (59), pp. 60–65.
4. Matveeva V. R. Vozmozhnye puti primeneniya mir-sistemnogo podhoda pri izuchenii passazhirskogo transporta Bashkirii sovetskogo perioda [Possible ways of applying the mir-system approach in the study of passenger transport in Bashkiria of the Soviet period]. *Global'nyj nauchnyj potencial = Global Scientific Potential*, 2014, no. 8 (4), pp. 58–63.
5. Argunov O. N. Trudovye resursy sel'skogo hozyajstva i urbanizacionnye processy v SSSR v 1946–1953 godah (na materialah Kurskoj oblasti) [Labor resources of agriculture and urbanization processes in the USSR in 1946–1953 (based on materials from the Kursk region)]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*, 2020, vol. 10, no. 3, pp. 175–183.
6. Ignatov A. V., Baskov V. N. K voprosu ob aktual'nosti razvitiya gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta [To the question of the relevance of the development of urban land electric transport]. *Vestnik Doneckoj akademii avtomobil'nogo transporta = Bulletin of the Donetsk Academy of Automobile Transport*, 2018, no. 1, pp. 64–69.

7. Blinkin M. Ya., Vorob'ev A. N. Gorodskoe dvizhenie i planirovka gorodov [Urban traffic and city planning]. *Gorodskie issledovaniya i praktiki = Urban Studies and Practices*, 2018, vol. 3, no. 2, pp. 7–26. <https://doi.org/10.17323/usp3220187-26>.

8. Administrativno-territorial'noe delenie i ulicy goroda Kurska [Administrative-territorial division and streets of the city of Kursk]; ed. by V. L. Bogdanov, eds. Kursk, IP Afanas'eva E. A., 2018. 202 p.

9. GAKO (Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti) [State Archive of the Kursk Region], f. R-770, op. 8.

10. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 824.

11. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 898.

12. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 980.

13. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1016.

14. *Kurskaya pravda = Kurskaya Pravda*, 1972, August 19.

15. Volkov M. V., Kolbasnikova M. A. Istoriya zarozhdeniya i razvitiya passazhirskogo transporta v Rossii [The history of the origin and development of passenger transport in Russia]. *Vestnik transporta = Transport Herald*, 2012, no. 8, pp. 32–39.

16. Gorshenin A. V. Razvitie passazhirskogo elektrotransporta gorodov Srednego Povolzh'ya v pervye poslevoennye gody (1945–1950 gg.) [The development of passenger electric transport in the cities of the Middle Volga region in the first post-war years (1945–1950)]. *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki = Questions of the history of natural science and technology*, 2016, vol. 37, no. 3, pp. 506–525.

17. Gorshenin A. V. Iz istorii stanovleniya trollejbusnogo soobshcheniya v Penze [From the history of the formation of the trolleybus service in Penza]. *Samarskij nauchnyj vestnik = Samara Scientific Bulletin*, 2016, no. 1 (14), pp. 109–114.

18. Kokorina L. B. Stanovlenie i razvitie gorodskogo passazhirskogo transporta v Kemerovskoj oblasti v 1945–1985 gg. [Formation and development of urban passenger transport in the Kemerovo region in 1945–1985]. *Vestnik Novgorodskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Novgorod State University*, 2008, no. 49, pp. 21–23.

19. Shirokorad O. A., Fedorushchenko I. E. Trollejbusnoe soobshchenie g. Vladivostok [Trolleybus service in Vladivostok]. Omsk, OOO "Poligraficheskij centr KAN", 2015, pp. 176–178.

20. Nosov D. M. Razvitie tramvajnoj seti v oblastnyh centrakh RSFSR v 1965–1985 gg. (na primere goroda Kurska) [The development of the tram network in the regional centers of the RSFSR in 1965–1985. (on the example of the city of Kursk)]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*, 2021, vol. 11, no. 2, pp. 166–174.

21. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1053.

22. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1055.

23. Percev V. A. Razvitie gorodskogo transporta v Central'nom Chernozem'e v 1970–1980-e gody [The development of urban transport in the Central Black Earth Region in the 1970s – 1980s]. *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Sociologiya = Voronezh State University Bulletin. Series: History. Political science. Sociology*, 2011, no. 11, pp. 54–61.

24. Percev V. A. Posledstviya massovoj urbanizacii Central'nogo Chernozem'ya v 1970–1980-e gody [Consequences of mass urbanization of the Central Chernozem Region in the 1970s and 1980s]. *Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politolo-*

giya. *Sociologiya* = *Voronezh State University Bulletin. Series: History. Political science. Sociology*, 2010, no. 2, pp. 141–145.

25. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1107.

26. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1111.

27. GAOPIKO (Gosudarstvennyj arhiv obshchestvenno-politicheskoy istorii Kurskoj oblasti) [State Archive of the Socio-Political History of the Kursk Region], f. P-1, op. 71.

18. GAOPIKO, f. P-2878, op. 16, d. 35.

29. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1387.

30. GAKO, f. R-770, op. 8, d. 1625.

Информация об авторах / Information about the Authors

Коровин Владимир Викторович, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: vlavikor@yandex.ru, ORCID: 0000-0001-8353-526X

Vladimir V. Korovin, Doctor of Historical Sciences, Professor, Professor of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation
e-mail: vlavikor@yandex.ru,
ORCID: 0000-0001-8353-526X

Носов Дмитрий Михайлович, аспирант кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Dmitry M. Nosov, Post-Graduate Student, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: metiskursk1980@gmail.com