

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(47).084.9

**Развитие трамвайной сети в областных центрах РСФСР
в 1965–1985 годах (на примере города Курска)****Д. М. Носов¹** ✉

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

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Резюме

Актуальность. В настоящее время в городе Курске идут активные обсуждения сохранения городской трамвайной сети. В городе есть как противники трамвая, так и его ярые защитники. У обеих сторон достаточно весомые аргументы как в пользу сохранения этого важного внутригородского транспортного средства, так и резонные доводы о его ликвидации. Для ситуации, которая имела место быть в Курске в 1965–1985 годах, такой вопрос вообще не стоял: трамвай был важнейшим внутригородским средством передвижения. Во многом то положение, в котором находится курская трамвайная сеть в настоящее время, это результат ее эволюции и развития в исследуемые годы.

Цель – раскрыть основные этапы развития трамвайной сети города Курска в 1965–1985 годах.

Задачи: на основе изучения нескольких групп исторических источников показать, каким образом менялось отношение партийно-государственных органов власти к трамваю; проанализировать основные изменения в трамвайной сети, произошедшие в изучаемый период; выявить ключевые тенденции развития трамвая в Курске в 1965–1985 годах.

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

Результаты. На основе многоаспектного анализа обширного массива архивных источников удалось проследить основные этапы развития курского трамвая в 1965–1985 годах на пике его развития, когда трамвай был важнейшим видом городского транспорта.

Вывод. Опираясь на уже имеющийся в отечественной исторической науке историографический опыт, можно сделать вывод, что в 1960–1980-е годы трамвай переживал пик своего развития в городах РСФСР, и Курск в данном ряду не был исключением. Во многом существующие в настоящее время проблемы в развитии трамвайной сети города – это результат ошибок и просчетов, допущенных в исследованный период.

Ключевые слова: Курск; трамвай; трамвайная сеть; электротранспорт; пассажиропоток; общественный транспорт.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Носов Д. М. Развитие трамвайной сети в областных центрах РСФСР в 1965–1985 годах (на примере города Курска) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2021. Т. 11, № 2. С. 166–174.

Поступила в редакцию 08.02.2021

Принята к публикации 12.03.2021

Опубликована 26.04.2021

© Носов Д. М., 2021

Development of the Tram Network in the Regional Centers of the RSFSR in 1965-1985 (on the Example of the City of Kursk)

Dmitry M. Nosov¹ ✉

¹ Southwest State University
50 Let Oktyabrya str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Abstract

Relevance. Currently, the city of Kursk is actively discussing the preservation of the city tram network. The city has both opponents of the tram and its ardent defenders. Both sides have quite weighty arguments both in favor of preserving this important intra-city vehicle, and reasonable arguments for its liquidation. For the situation that took place in Kursk in 1965–1985, this question did not arise at all: the tram was the most important means of transportation within the city. To a large extent, the current position of the Kursk tram network is the result of its evolution and development in the years under study.

The purpose. To reveal the main stages of the development of the tram network of the city of Kursk in 1965–1985.

Objectives: based on the study of several groups of historical sources, show how the attitude of the party and state authorities to the tram has changed; analyze the main changes in the tram network that occurred during the period under study; to identify key trends in the development of trams in Kursk in 1965–1985.

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. On the basis of a multifaceted analysis of an extensive array of archival sources, it was possible to trace the main stages of the development of the Kursk tram in 1965–1985. At the peak of its development, when the tram was the most important form of urban transport.

Conclusin. Based on the historiographic experience already available in Russian historical science, it can be concluded that in the 1960s–1980s. the tram was experiencing the peak of its development in the cities of the RSFSR, and Kursk was no exception in this row. In many ways, the current problems in the development of the city's tram network are the result of mistakes and miscalculations made during the period under study.

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

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

For citation: Nosov D. M. 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; 11(2): 166–174. (In Russ.)

Received 08.02.2021

Accepted 12.03.2021

Published 26.04.2021

Введение

Эволюция трамвайного движения в России и за рубежом как наиболее экологичного вида электрического транспорта в современных условиях вызывает интерес специалистов, общественников и исследователей-историков [1, с. 612]. Курская трамвайная сеть является старейшей

в городе сетью общественного транспорта [2, с. 135–143]. Своими корнями она уходит в конец XIX века и за почти 123 года своего существования претерпела немало изменений. В последние годы идут активные споры о ее дальнейшей судьбе, но в настоящее время областные власти все же склоняются к решению о сохранении этого важного транспортного

средства для города Курска¹. Отчасти современное состояние трамвайной сети – это наследие, оставленное от периода его наиболее интенсивного развития (1960–80-е гг.). Именно разбору основных направлений развития этого важнейшего для городской среды вида транспорта в обозначенный выше период и посвящена настоящая работа.

Методология

Комплекс научных методов и принципов, использованных нами при написании настоящей работы, позволил решить все поставленные 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

К началу исследуемого периода трамвайная сеть города была наиболее развитой сетью общественного транспорта города Курска. Итоги финансовой деятельности управления трамвая за 1964 г. вполне подтверждают настоящий тезис. При этом в ее развитии сохранялись определенные проблемы: план пассажироперевозок был выполнен только на 98,9%, из-за чего городской бюджет недополучил 81,0 тыс. рублей; имелись многочисленные факты поломок подвижного состава, которые привели к вынужденным простоям; управление не в должной мере следило за состоянием остановок и пр. [3, д. 751, л. 70–72] Подобные тенденции были свойственны и для многих других городов, в которых развивалась трамвайная сеть: Воронеже

[4, с. 147–148; 5, с. 368], Ульяновске [6, с. 129–135], Новосибирске [7, с. 89].

Тем не менее на начало 1965 г. курская трамвайная сеть имела 58,6 км трамвайных путей, 5 преобразовательных подстанций мощностью 6,6 тыс. кВт и 136 единиц подвижного состава, из которых 46 двухосных пассажирских вагонов, 75 четырехосных и 15 спецвагонов, и функционировало одно трамвайное депо (Северное, ул. Карла Маркса, 6) и строилось еще одно (Южное, район КЗТЗ). Только за четыре месяца 1965 г. общий пробег вагонов составил 2 431,7 тыс. вагонокилометров, а пассажиропоток составил 22 039 тыс. пассажиров. При этом в городе функционировало пять трамвайных маршрутов, связывавших основные районы и промышленные предприятия областного центра:

- маршрут № 1 «Хлебзавод – Автостанция», ежедневно на маршруте курсировали 8 вагонов с интервалом в 6 минут;
- маршрут № 2 «Железнодорожный вокзал – Автостанция», на маршрут подавались по 12 вагонов в день с интервалом движения в 6 минут;
- маршрут № 3 «Хлебзавод – пос. Волокно», ежедневно на маршруте работали 12 вагонов, интервал – 12 минут;
- маршрут № 4 «пос. Волокно – КЗТЗ», 8 вагонов на маршруте ежедневно, интервал – 12 минут;
- маршрут № 5 «ул. Верхняя Луговая – пос. Волокно», ежедневно по маршруту курсировал 41 вагон с интервалом в 6 минут.

Еще 20 вагонов находились в резерве и выпускались на маршруты в часы-пик и в ночное время: режим работы различных маршрутов курского трамвая – с 4 часов утра до 2 часов 15 минут ночи следующего дня. В общегородской системе общественного транспорта, состоящей из трамваев и автобусов, на первые приходилось 71,4% пассажиропотока города [3, д. 769, л. 15–17].

Как мы можем видеть, самые востребованные маршруты проходили через

¹ Роман Старовойт определил судьбу курского трамвая. Kursktv.ru. URL: <https://kursktv.ru/38988> (дата обращения: 02.02.2021).

наиболее оживленные, «деловые» районы города (ул. Ленина, Центральный рынок, ул. Дзержинского), а также соединяли крупнейшие предприятия и вокзалы, тем самым формируя основные транспортные артерии областного центра. Именно на обслуживание пассажиропотока между важнейшими узловыми точками и было направлено дальнейшее развитие трамвайной сети города.

Так, для улучшения обслуживания жителей района КЗТЗ в июле 1965 г. было открыто Южное трамвайное депо, которое значительно облегчило обслуживание трамвайных маршрутов, проходящих через район КЗТЗ.

Для улучшения транспортного обслуживания жителей бывших Казацкой и Пушкарной слобод города Курска в 1965–1967 гг. была построена новая трамвайная линия, которая связала Северное трамвайное депо и Северный рынок с трамвайным кольцом, расположенным на пересечении ул. Запольной и ул. Верхней Луговой. Строительство этой линии существенно разгрузило центр города и улучшило транспортное снабжение двух крупных жилых районов, хотя его строительство было существенным образом затянута [3, д. 769, л. 90; д. 800, л. 218–219]. Неоднократно Курский горисполком отмечал в своих решениях о необходимости ускорения строительства этой линии: его темпы существенно тормозил тот факт, что новая линия пролегла через жилые кварталы ул. 1-й Пушкарной, и многие дома необходимо было снести, а людей расселить [3, д. 823, л. 265–266; д. 824, л. 90–91]. Но несмотря на эти трудности 3 ноября 1967 г. движение трамваев по новой линии было начато [3, д. 824, л. 321–322].

Ввод в эксплуатацию новой трамвайной линии привел к некоторым изменениям в существующей трамвайной сети: был упразднен маршрут № 3 «Хлебзавод – пос. Волокно», проходивший по ул. Ленина; вместо него был создан новый маршрут № 3 «Северный рынок –

пос. Волокно», который стал закольцованным: пос. Волокно – ул. Верхняя Луговая – ул. Ленина – пос. Волокно. Также вводился маршрут № 6 «Северный рынок – пос. Волокно», движение по которому осуществлялось в обратном направлении маршрута № 3: пос. Волокно – ул. Ленина – ул. Верхняя Луговая – пос. Волокно [3, д. 824, л. 305–306]. Это позволило существенно увеличить количество вагонов, курсирующих между центром города и районом пос. Волокно, где располагалось несколько крупных промышленных предприятий города.

Ввод в эксплуатацию новых путей позволил к концу 1967 г. увеличить протяженность трамвайных путей до 64-х км, т. е. за три года длина трамвайных путей в городе была увеличена на 8,5% [3, д. 840, л. 48]. Тем не менее не была решена главная проблема: центр города был по-прежнему серьезно загружен. Поэтому уже в марте 1968 г. по Решению Совета Министров РСФСР от 5 марта 1968 г. № 143 в городе Курске было запланировано построить за 1969–1970 гг. 8,5 км новых трамвайных путей. Новые трассы должны были пролегать по следующим маршрутам:

1) по ул. Верхней Луговой от ул. Запольной до ул. Пучковки и от ул. Верхней Луговой по ул. Бурцевке до ул. 50 лет Октября;

2) продлить существующий путь от ул. 3-й Заводской (ныне ул. Заводская [8, с. 76]) до ул. Конорева [3, д. 862, л. 178–179].

Но менее чем через месяц проект строительства новых путей был пересмотрен: от строительства линии по ул. Верхней Луговой от ул. Запольной до ул. Пучковки и от ул. Верхней Луговой по ул. Бурцевке до ул. 50 лет Октября отказались. Вместо этого было предложено проложить пути от ул. Верхней Луговой по ул. Сороковой (ныне ул. Бойцов 9-й дивизии [8, с. 49]) до ул. 50 лет Октября с прокладкой маршрута по ней до ул. Пучковки в одну сторону и до Южной авто-

станции в другую с продлением линии по ул. Энгельса до ул. 1-й Подшипниковой (ныне ул. Сумская) [3, д. 862, л. 283; 8, с. 159]. Однако ни один из этих проектов так и не был воплощен в жизнь, хотя каждый из них мог серьезно изменить значение курского трамвая как в исследуемый период, так и в настоящее время.

Между тем уже в октябре 1970 г. было принято решение Курского горисполкома о строительстве трамвайных путей не по ул. 50 лет Октября в сторону ул. Дзержинского от ул. Бойцов 9-й дивизии, а через второстепенные дороги частного сектора: от Южной автостанции на ул. Энгельса, по ул. Беговой, затем по ул. Глинице (ныне ул. Пирогова [8, с. 132]), по 10-му Суворовскому пер., затем по пер. Глинице (ныне пер. Пирогова [8, с. 132]), далее по 4-му и 3-му Суворовским переулкам до ул. Бойцов 9-й дивизии. Для реализации этого проекта городские власти должны были частично снести ряд жилых домов частного сектора [3, д. 950, л. 207]. Но уже в феврале 1971 г. было решено продлить на 450 м трамвайные пути по 1-му Аэродромному пер. до пересечения с ул. Аэродромной с последующим выходом на ул. 50 лет Октября и строительством поворотного кольца в районе главного корпуса Курского политехнического института (ныне Юго-Западный государственный университет) [3, д. 970, л. 200]. В конечном итоге этот проект и был реализован за небольшими изменениями: трамвайная линия была продлена до конца 10-го Суворовского переулка, затем на протяжении 370 м она была проложена по ул. Суворовской с последующим продлением по 3-му Суворовскому пер. Затем, в связи со строительством нового автовокзала по ул. 50 лет Октября, трамвайная линия была доведена до вокзала, соединив, тем самым, два крупнейших вокзала города (железнодорожный и автобусный) трамвайной линией.

К сожалению, найти документы, обосновывающие строительство трам-

вайной линии в Северо-Западный микрорайон по второстепенным дорогам, а не по основной транспортной магистрали, нам найти не удалось, поэтому говорить о действительных причинах принятия этого решения не представляется возможным.

20 августа 1971 г. было принято решение Курского горисполкома о начале строительства трамвайного депо в завокзальной части города на ул. 2-я Рабочая и, следовательно, продления туда трамвайных путей [3, д. 978, л. 113–114]. К этому моменту трамвайный парк города насчитывал уже 150 вагонов и существующие два депо не справлялись с таким количеством подвижного состава [3, д. 998, л. 10]. Однако его строительство было сильно затянуто: земельный участок за трамвайно-троллейбусным управлением был закреплен только в 1979 г. [3, д. 1343, л. 189] и к 1985 г. строительство трамвайной линии в завокзальную часть города так и не было завершено.

Помимо строительства новых трамвайных линий к началу 1970-х гг. добавилась еще одна проблема: сильный износ уже имеющихся путей, особенно на оживленных участках (ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Верхняя Луговая). Это привело к тому, что городские власти были вынуждены несколько изменить движение некоторых маршрутов. Так, маршрут № 3 перестал двигаться по кольцу: теперь трамваи двигались от пос. Волокно через площадь Добролюбова по ул. Ленина к Хлебзаводу и возвращались также по ул. Ленина. Трамваи маршрута № 6 также начинали движение от пос. Волокно через площадь Добролюбова по ул. Верхней Луговой и Красный Октябрь до Хлебзавода и в обратном направлении движение осуществлялось по той же линии [3, д. 945, л. 135]. Также был начат капитальный ремонт отдельных участков путей: только за 1971 г. и четыре месяца 1972 г. отремонтированы 10,6 км путей, а на 5,6 км одиночного пути произведен текущий ремонт [3, д. 1020, л. 98], но тем

не менее в городе еще по меньшей мере 24,0 км путей требовали капитального ремонта.

В целом в изучаемые годы городские власти весьма ответственно подошли к данной работе: за достаточно короткий промежуток времени были отремонтированы пути на множестве участков: от Фабричного переуллка до райТЭЦ в Промышленном районе города; по ул. Перекальского и Карла Маркса в Ленинском районе и др. [3, д. 1062, л. 85–90; д. 1101, л. 257–260; д. 1103, л. 115–118].

Серьезные изменения в работе трамваев начали происходить начиная с января 1973 г. Согласно решению исполнительного комитета Курского городского Совета депутатов трудящихся от 21 июля 1972 г. № 320 с января 1973 г. прекращалось движение по причине реконструкции ул. Ленина части самого первого трамвайного маршрута города: от площади Перекальского до Центрального рынка [3, д. 1023, л. 98]. Теперь основная трамвайная магистраль уходила из исторического центра города на ул. Красный Октябрь и Верхнюю Луговую.

В связи с серьезными изменениями в движении трамваев и расширением сети в целом к концу 1970-х – середине 1980-х гг. маршрутная сеть серьезно изменилась:

– маршрут № 1 «Хлебзавод – железнодорожный вокзал» ходил только в выходные дни, на маршрут выпускали три вагона с интервалами в 12 минут (к 1985 г. маршрут был отменен);

– маршрут № 2 «Железнодорожный вокзал – Курский политехнический институт», ежедневно на нем работали по 19 вагонов с интервалами в 6 минут (к 1985 г. был продлен от института до автовокзала);

– маршрут № 3 «Курский политехнический институт – пос. Волокно», как и маршрут № 2, обслуживался 19-ю вагонами с интервалами движения в 6 минут (к 1985 г. был продлен от института до автовокзала);

– маршрут № 4 «Железнодорожный вокзал – ул. Малышева» обслуживали 20 вагонов с интервалом в 12 минут;

– на маршрут № 5 «ул. Запольная – пос. Волокно» ежедневно выходили 26 вагонов с интервалом в 6 минут;

– движение по маршрутам № 6 «Пл. Добролюбова – КЗТЗ» и № 7 «Пл. Добролюбова – пос. Волокно» осуществлялось только в будние дни, на маршруты выпускали по 4 вагона с интервалами в 12 минут (к 1985 г. маршрут № 6 стал курсировать между ул. Малышева и пл. Добролюбова каждый день, а маршрут № 7 от пл. Дзержинского до пос. Волокно ходил по-прежнему только в будние дни);

– маршрут № 8 «ул. Запольная – КЗТЗ» обслуживали 4 вагона с интервалами в 12 минут (к 1985 г. трамваи по маршруту ходили уже между Московской площадью и ул. Малышева и только в будние дни) [3, д. 1336, л. 86; д. 1592, л. 257].

Как можно видеть, количество трамвайных маршрутов за два десятилетия не только увеличилось, но и появились маршруты, которые функционировали только в будние или выходные дни. В то же время трамвайные линии были выведены из исторического центра города, что отразилось на объемах перевозок: так, за годы XI пятилетки (1981–1985 гг.) курским трамваем было перевезено 274,003 млн пассажиров, а автобусами – 500,0 млн [3, д. 1625, л. 78]. На наш взгляд, это связано именно с уводом трамваев от двух важнейших магистралей города – ул. Ленина и ул. 50 лет Октября.

Однако стоит отметить один примечательный факт: даже несмотря на то, что трамвай на протяжении практически всего исследуемого в настоящей работе периода был основным видом внутригородского транспорта, для города он оставался убыточным. Среднегодовой убыток от эксплуатации трамваев составлял 302,0 тыс. рублей. При этом большая их

часть приходилась на маршруты, обслуживающие промышленные предприятия, удаленные от основных линий и работающие в ночные смены, в связи с чем исполком Курского горсовета своим решением от 8 сентября 1972 г. № 374 обязал 17 предприятий города компенсировать убытки трамвайно-троллейбусному управлению города [3, д. 1024, л. 56–58]. К 1978 г. этот список был расширен до 21-го предприятия [3, д. 1277, л. 92–94]. Но при этом на протяжении всего исследуемого в нашей работе периода отмечалась особая значимость этого вида транспорта для города, т. к. именно трамваем соединялись ключевые узловые точки города (крупнейшие промышленные предприятия и вокзалы).

В настоящее время узловые точки города Курска, существовавшие в 1960–80-е гг. (в первую очередь районы крупных заводов: КЗТЗ, Волокно, ГПЗ-20, Аккумуляторный и др.), практически утратили свою важность: большая часть крупнейших промышленных предприятий города либо прекратила свое существование, либо значительно сократила производственные мощности. Основная масса жителей города работает в его центре. В то же время появились совершенно новые густонаселенные жилые микрорайоны города: ул. Клыкова, проспект Дериглазова, которые оказались вдалеке от трамвайных маршрутов, а старые микрорайоны постепенно начали терять свою привлекательность. Поэтому, решая проблему сохранения и развития трамвайной

сети, параллельно необходимо решить еще две: восстановление «привлекательности» (деловой в первую очередь) старых промышленных районов города, куда уже проложены трамвайные маршруты, а также продление действующих трамвайных путей до новых спальных районов [9]. Именно учет этих двух факторов позволил в начале 2000-х гг. «реанимировать» трамвай Санкт-Петербурга [10, с. 739].

Выводы

Развитие трамвайной сети в период с середины 1960-х до середины 1980-х гг., как для Курска, так и для большинства областных центров РСФСР и зарубежных крупных городов, было одной из приоритетных задач в связи с тем, что именно трамвайное сообщение соединяло между собой все ключевые промышленные предприятия и вокзалы городов. Особенно это было характерно для Курска, трамвайное сообщение которого в эти годы переживало пик своего развития. Между тем именно в эти годы наметились тенденции в развитии трамвая, которые отчетливо видны на курских материалах, но были характерны и для других городов России. Важнейшая из них: перевод трамвайных путей с центральных улиц городов на второстепенные. Именно данный фактор во многом обусловил текущие проблемы трамвайного сообщения для города Курска, которые в современной ситуации имеют долгосрочные негативные перспективы.

Список литературы

1. Эйхлер Л. В., Дрожняк А. И. Анализ ситуации на электротранспорте и опыт использования трамваев в России и за рубежом // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство: сборник научных трудов национальной научно-практической конференции. Омск: СибАДИ, 2018. С. 610–613.
2. Шпаков И. В. История строительства и функционирования системы городского трамвая Курска в дореволюционный период // Известия Юго-Западного государственного университета. 2016. № 3 (20). С. 135–143.
3. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-770. Оп. 8.

4. Чудотворцев И. Г. История появления и уничтожения воронежского трамвая. Реквием // Научно-исследовательские публикации. 2019. № 1–4. С. 143–154.
5. Филоненко Н. В., Черникова В. В. Из истории воронежского электрического трамвая // Проблемы совершенствования машин, оборудования и технологий в агропромышленном комплексе: материалы научно-практической конференции. Воронеж: Воронеж. гос. аграрный ун-т им. Императора Петра I, 2019. С. 367–369.
6. Горшенин А. В. К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. 2017. Т. 6, № 1 (18). С. 129–135.
7. Соболев А. В. История новосибирского трамвая в советский период // История повседневности Западной Сибири и сопредельных регионов как форма цивилизационной идентичности Евразии: материалы Всероссийской с международным участием научной конференции. Бийск: Алтайский гос. гуманитар.-пед. ун-т им. В. М. Шукшина, 2018. С. 88–90.
8. Административно-территориальное деление и улицы города Курска: справочное издание / ред. кол.: В. Л. Богданов (гл. ред.) [и др.]. Курск: ИП Афанасьева Е. А., 2018. 76 с.
9. Кравченко Е. А., Сорокин Д. С. Роль и развитие трамвайного транспорта в Российской Федерации // Научные труды КубГТУ. 2016. № 3. URL: <http://ntk.kubstu.ru/file/857>. (дата обращения: 15.01.2021).
10. Семенова И. В. Петербургский трамвай. Перезагрузка // Аллея науки. 2020. Т. 1, № 1 (40). С. 734–741.

References

1. Ejhler L. V., Drozhnyak A. I. [Analysis of the situation on electric transport and the experience of using trams in Russia and abroad]. *Obrazovanie. Transport. Innovacii. Stroitel'stvo: sbornik nauchnyh trudov nacional'noi nauchnoi-prakticheskoi konferentsii* [Education. Transport. Innovation. Construction. Collection of scientific works of national scientific-practical conference]. Omsk, SibADI Publ., 2018, pp. 610–613. (In Russ.)
2. Shpakov I. V. Istoriya stroitel'stva i funkcionirovaniya sistemy gorodskogo tramvaya Kurska v dorevolucionnyj period [The history of the construction and operation of the Kursk city tram system in the pre-revolutionary period]. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*, 2016, no. 3 (20), pp. 135–143
3. GAKO (Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti) [The State Archive of the Kursk Region], f. R-770, op. 8.
4. Chudotvorcev I. G. Istoriya poyavleniya i unichtozheniya voronezhskogo tramvaya. Rekvie'm [The history of the appearance and destruction of the Voronezh tram. Requiem]. *Nauchno-issledovatel'skie publikacii = Research publications*, 2019, no. 1–4, pp. 143–154.
5. Filonenko N. V., Chernikova V. V. [From the history of the Voronezh electric tram]. *Problemy sovershenstvovaniya mashin, oborudovaniya i tekhnologij v agropromyshlennom komplekse. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Problems of improving machines, equipment and technologies in the agro-industrial complex. Materials of scientific-practical conference]. Voronezh, Voronezh. St. Agricultural Univ. named Emperor Peter the Great Publ., 2019, pp. 367–369.
6. Gorshenin A. V. K voprosu o stanovlenii tramvajnogo dvizheniya v g. Ul'yanovske [On the issue of the formation of tram traffic in Ulyanovsk]. *Samarskij nauchnyj vestnik = Samara Scientific Bulletin*, 2017, vol. 6, no. 1 (18), pp. 129–135.

7. Sobolev A. V. [History of the Novosibirsk tram in the Soviet period]. *Istoriya povsednevnosti Zapadnoj Sibiri i sopredel'nyh regionov kak forma civilizacionnoj identichnosti Evrazii. Materialy Vserossijskoj s mezhdunarodnym uchastiem nauchnoj konferencii* [The history of everyday life in Western Siberia and adjacent regions as a form of civilizational identity of Eurasia. Materials of All-Russia. with international participation of scientific conference]. Biysk, Altai St. Humanitarian-ped. Univ. them. V. M. Shukshina Publ., 2018, pp. 88–90. (In Russ.)

8. Administrativno-territorial'noe delenie i ulicy goroda Kurska [Administrative divisions and streets of the city of Kursk]; ed. by V. L. Bogdanov, eds. Kursk, IP Afanas'ev E. A., 2018, 76 p.

9. Kravchenko E. A., Sorokin D. S. Rol' i razvitie tramvajnogo transporta v Rossijskoj Federacii [The role and development of tram transport in the Russian Federation]. *Nauchnye Trudy KubGTU = Scientific works of KubGTU*, 2016, no. 3. Available at: <http://ntk.kubstu.ru/file/857>. (accessed 15.01.2021)

10. Semenova I. V. Peterburgskij tramvaj. Perezagruzka [Petersburg tram. Reboot]. *Alleya nauki = Alley of Science*, 2020, vol. 1, no. 1(40), pp. 734–741.

Информация об авторе / Information about the Author

Носов Дмитрий Михайлович, младший научный сотрудник кафедры истории и социально-культурного сервиса, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация
e-mail: metiskursk1980@gmail.com

Dmitry M. Nosov, Junior Researcher of the Department of History and Socio-Cultural Services, Southwest State University, Kursk, Russian Federation
e-mail: metiskursk1980@gmail.com