

Оригинальная статья / Original article

УДК 94(470)

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-1-193-204>**Развитие трамвайного движения в послевоенный восстановительный период (на примере города Липецка)****А. С. Давыдов¹** ✉

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

✉ e-mail: oi46@mail.ru

Резюме

Актуальность. В настоящее время на территории Российской Федерации большое развитие получает электрический транспорт. Целый комплекс инвестиционных программ со стороны государства направлен как на обновление и реконструкцию трамвайного движения, материальная база которого уже перестала соответствовать требованиям в сфере транспортного обслуживания населения, так и на восстановление коммуникационных систем, пострадавших в результате военных действий, развернувшихся на Донбассе. В этой связи исключительное значение приобретает опыт, достигнутый советской страной в послевоенный восстановительный период, который до сего времени не подвергался в полной мере научно-историческому анализу. Хотя в то время трамвайные предприятия не только восстанавливались, но и создавались в крупных промышленных центрах для осуществления стабильных перевозок.

Цель – охарактеризовать процесс становления трамвайного движения в Липецке – последнем из городов Центрального Черноземья, получивших этот вид электрического транспорта.

Задачи: на основе изучения архивных источников проанализировать проекты организации трамвайного движения в городе Липецке, выяснить роль государственных органов в формировании и развитии трамвайной инфраструктуры.

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

Результаты. На основе многоаспектного анализа архивных источников удалось проследить основные этапы и тенденции становления липецкого трамвая в 1945–1950 годах в начальный период его развития, когда трамвай был основным видом городского транспорта.

Вывод. В результате проведенного исследования можно сделать вывод, что в период послевоенного восстановления народного хозяйства РСФСР трамвай как вид общественного транспорта добился не только восстановления показателей довоенного периода, но и появлялся в новых городах, нуждавшихся в стабильном транспортном обслуживании.

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

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

Для цитирования: Давыдов А. С. Развитие трамвайного движения в послевоенный восстановительный период (на примере города Липецка) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2024. Т. 14, № 1. С. 193–204. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-1-193-204>.

Поступила в редакцию 10.12.2023

Принята к публикации 19.01.2024

Опубликована 28.02.2024

Development of Tram Traffic in the Post-War Recovery Period on the Territory of the RSFSR (Using the Example of the City of Lipetsk)

Alexey S. Davydov¹ ✉

¹Southwest State University

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

✉ e-mail: oi46@mail.ru

Abstract

Relevance. Currently, electric transport is undergoing great development in the Russian Federation. A whole range of investment programs from the state is aimed at both updating and reconstructing tram traffic, the material base of which has no longer met the requirements in the field of transport services for the population, and at restoring communication systems damaged as a result of the hostilities that unfolded in the Donbass. In this regard, the experience achieved by the Soviet country in the post-war recovery period is of exceptional importance. At that time, tram enterprises were not only restored, but also emerged in large industrial centers to provide stable transportation.

Purpose: to characterize the process of establishing tram traffic in Lipetsk, the last of the cities in the Central Black Earth Region to receive this type of electric transport.

Objectives: based on the study of archival sources, analyze projects for organizing tram traffic in the city of Lipetsk, find out the role of government agencies in the formation and development of tram infrastructure.

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

Results. Based on a multidimensional analysis of archival sources, it was possible to trace the main stages and trends in the formation of the Lipetsk tram in 1945–1950 in the initial period of its development, when the tram was the main type of urban transport.

Conclusion. As a result of the study, we can conclude that during the post-war restoration of the national economy of the RSFSR, the tram as a type of public transport achieved not only the restoration of the indicators of the pre-war period, but also appeared in new cities that needed stable transport services.

Keywords: tram; tram network; electric transport; passenger flow; public transport; company.

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

For citation: Davydov A. S. Development of Tram Traffic in the Post-War Recovery Period on the Territory of the RSFSR (Using the Example of the City of Lipetsk). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2024; 14(1): 193–204. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2024-14-1-193-204>

Received 10.12.2023

Accepted 19.01.2024

Published 28.02.2024

Введение

Проведенный при подготовке данной публикации историографический анализ свидетельствует о том, что в отечественной исторической науке за последнее время изучение городского электрического транспорта и его аспектов все чаще становится предметом исследовательского интереса. В советский период внимание ученых (не обязательно историков)

было сосредоточено в первую очередь на технической стороне вопроса [1] или хронологическом описании развития трамвайной сети [2]. В постсоветский период большое внимание развитию трамвайных хозяйств уделил С. А. Тархов. Так, среди всех городов Центрального Черноземья он проследил историю трамвайных систем Курска [3] и Орла [4]. Особое значение изучению трамвайных хозяйств Российской Федерации прида-

вал В. В. Розалиев [5], написавший очерк по государственному управлению городским электрическим транспортом [6]. На материалах Среднего Поволжья А. В. Горшенин [7] сформулировал факторы развития трамвая в 1941–1950 гг. Развитию электрического трамвая было отведено место в общем труде о коммунальном хозяйстве И. Б. Орлова [8]. Следует отметить, что активно исследуется и кадровый вопрос в трамвайных хозяйствах. Для разработки данной темы было много сделано Ю. Н. Кожушко [9]. Важной же вехой в истории изучения городского электрического транспорта стала обобщающая энциклопедия, в которой представлены пусть и краткие, но от этого не менее ценные характеристики самых разнообразных аспектов отрасли [10]. Однако при всем многообразии работ проблема становления трамвайного движения нашла свое отражение только в работах И. В. Шпакова [11] и А. В. Горшенина [12]. В то же время послевоенный период истории электрического трамвая так и не был детально исследован.

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).

Обсуждение и их результаты

Во второй половине 1930-х гг. город Липецк – это активно развивающийся индустриальный центр Воронежской области, в котором проживало 67 тыс. человек (перепись населения 1939 г.) [13, с. 24]. Предполагалось, что к 1942 г. население города будет только увеличи-

ваться и достигнет 117 тыс. человек. Прирост населения и расширение городов обуславливался общим ходом модернизации в городах Советского Союза. Промышленное предприятие становилось узловым звеном, развивающим городское пространство со всем комплексом необходимых коммуникаций для удовлетворения повседневных нужд граждан.

Так, за 1930-е гг. в Липецке был запущен гигант черной металлургии «Новолипецкий металлургический завод», на металлургическом заводе «Свободный Сокол» был открыт цех по производству водопроводных труб, предопределивший дальнейшую специализацию предприятия. Помимо этого были запущены «Карбидный», «Силикатный», «Механический» заводы [14, с. 121]. Таким образом, индустриальному центру необходим был надежный транспорт. Им по определению мог стать трамвай, как основной вид общественного транспорта тех лет, способный обслуживать население, занятое в сфере производительного труда. Следует отметить, что автобусного движения было недостаточно ввиду малого количества машин и неудовлетворительного состояния дорожного полотна.

Первые проекты по организации трамвайного движения в Липецке появились в середине 1930-х гг. Так, в 1935–1936 гг. по заказу Липецкого городского совета депутатов трудящихся первый технический проект был сделан трестом коммунального и дорожно-транспортного строительства (Коммундортрансстрой) Наркомата коммунального хозяйства РСФСР (Наркомхоз РСФСР). 9 декабря 1936 г. Наркомхоз РСФСР его рассмотрел и утвердил.

По проектным планам 3-й пятилетки (1938–1942 гг.) намечалось осуществить строительство 1-й очереди трамвая общей протяженностью 34,4 км в одиночном исчислении и с организацией движения на 4-х основных линиях:

1) Трамвайный парк – завод «Свободный Сокол», протяженностью 9 км

двойного пути (одиночное исчисление); связывала центр города с металлургическим заводом и рабочим поселком на 10–15 тыс. человек;

2) Железнодорожный вокзал – Сталинская улица (позднее ул. Интернациональная), протяженностью 3 км (одиночное исчисление); должна осуществлять связь между центром города и железнодорожным транспортным узлом;

3) Военный городок – улица Горького, протяженностью 1,5 км (одиночное исчисление) с организацией двухпутного движения; должна была соединить в центре Липецка две первые трамвайные линии в их средней части, что по задумке дало бы возможность организовать транспортную связь между вокзалом и заводом «Свободный Сокол», пересекая одновременно весьма оживленный район;

4) Трамвайный парк – «Новолипецкий завод», протяженностью 7,4 км; обязана была стать основной транспортной магистралью города, соединяющей его центральную часть с Левобережным промышленным районом. Значимость и потребность в строительстве обозначенной линии объяснялась тем, что левобережная часть Липецка имела хорошо развитые и крупные промышленные предприятия: Новолипецкий завод, Станкострой (в 1944 г. на его месте появился Липецкий тракторный завод), а в рабочих поселках при предприятиях проживало 25–30 тыс. человек.

Первые две линии планировалось открыть в промежутке 1938–1940 гг. [15, л. 9].

Строительство четвертой линии было сопряжено с рядом трудностей. Так, необходимо было возвести новую дамбу через пойму реки Воронеж протяженностью 2,5 км и построить железобетонный мост через ту же реку в 228 м. Тем не менее осуществление линии, несмотря на высокий объем работы, было запланировано на конец 3-й пятилетки [15, л. 9 об.].

Количество необходимого подвижного состава исчислялось исходя из об-

щего количества населения Липецка в 117 тыс. чел., где 70 поездок в трамвае приходилось на 1 жителя. В ходе разнообразных расчетов показателей возможной работы трамвая было выяснено, что необходимо 30 моторных вагонов, а для организации грузоперевозок требовалось 3 моторных грузовых вагона и 3 грузовых прицепных вагона [15, л. 10].

Для осуществления энергоснабжения было запроектировано строительство трамвайной тяговой подстанции мощностью 1200 кВт, состоящей из двух ртутных выпрямителей типа РВ-10. Её резервная энергетическая мощность была заложена в связи с возможным расширением подвижного состава и на случай аварии или поломки одного из агрегатов. Запланировано было также строительство трамвайного депо с мастерскими для обслуживания не менее 40 вагонов [15, л. 10]. Общая сумма капиталовложений на организацию трамвайного движения в Липецке была значительной и оценивалась в 8931 тыс. руб.

Как мы можем понять, к каким-либо существенным работам по строительству трамвая до начала Великой Отечественной войны приступить не удалось. Данный вывод мы сделали, основываясь в первую очередь на полном отсутствии упоминания Липецкого хозяйства в справках Главного управления трамваев и троллейбусов за 1940 г. [16, л. 1–38], а также в отчете Главка о выполнении плана капитального строительства в трамвайных хозяйствах РСФСР за 1939 год [17, л. 1–29].

Безусловно, осуществление столь масштабного проекта не представлялось возможным без участия Высших органов государственного управления Советского Союза. В этой связи 24 августа 1944 г. вышло постановление Совета Народных Комиссаров СССР за № 1150 «О мерах улучшения коммунального хозяйства и благоустройства г. Липецка» [18, л. 216–218], по которому предусматривалось в 1945 г. провести научно-технические изыскания и строительство трамвайной

линии, связывающей Липецкий тракторный, Новолипецкий металлургический и Ферросплавный заводы с основной частью города, путем сооружения моста и дамбы общей протяженностью 10 км. Исполнение было возложено на Наркомхоз РСФСР и Воронежский областной совет депутатов трудящихся (Воронежский облисполком). Данная ветка закладывалась, в первую очередь, для решения проблем с транспортным обслуживанием рабочих Липецкого тракторного завода. Согласно статистике 3 тыс. работников, чтобы попасть в цеха предприятия, были вынуждены ходить пешком на расстояние 10–14 км, а около 30 тыс. человек, проживавших в микрорайоне завода, не имели возможность попасть в культурно-исторический центр города [19, л. 62].

Проектно-сметные работы были полностью выполнены трестом Дортранспроект и утверждены Наркомхозом РСФСР 4 мая 1945 г. [20, л. 102]

В 1945 г. на осуществление строительных работ был выделен 1 млн рублей. Важно подчеркнуть, что строительство осложнялось недостаточным снабжением оборудования и материалов со стороны ряда Наркоматов. По данным Воронежского облисполкома, в 4-м квартале 1944 г. была получена продукция только по 6 позициям из 34 [20, л. 59].

Однако, несмотря на складывающийся дефицит с материалами, городские власти смогли найти выход из сложившегося положения. Так, под руководством Липецкого городского исполнительного комитета депутатов трудящихся (Липецкий горисполком) к сентябрю 1945 г. были сделаны большие подготовительные работы для дальнейшей прокладки трамвайных путей. Трамвайщикам удалось заготовить 10 тысяч куб. леса (для шпал, опор контактной сети и трамвайного парка), и провести земляные работы. Следует отметить, что к середине 1945 г. снабжение улучшилось. Народным комиссариатом черной металлургии СССР (Наркомчермет) было поставлено: через

управление Юго-Восточной железной дороги 400 тонн рельс и ещё столько же планировалось передать в 4-м квартале 1945 г., 80 тонн подкладок и накладок с Макеевского металлургического завода им. Кирова, 1 вагон путевых костылей и 2,5 тонны болтов с Магнитогорского металлургического завода [21, л. 80].

Отметим, что для проведения масштабных работ по строительству трамвайной инфраструктуры необходима была специализированная организация. Липецкий горисполком был не в состоянии осуществить своевременный ввод трамвайной системы в эксплуатацию, поэтому в докладной записке на имя заместителя Председателя СНК РСФСР А. Н. Косыгина от 17 сентября 1945 г. нарком коммунального хозяйства РСФСР В. И. Макаров просил обязать Наркомат жилищно-гражданского строительства РСФСР включить в план работ на 1946 г. прокладку 10 км трамвайных путей, строительство трамвайного депо и тяговой подстанции с общими затратами объемом 2,6 млн руб. [21, л. 80]

При этом, как считал нарком жилищно-гражданского строительства РСФСР В. И. Иванов, заняться строительством липецкого трамвая было решительно невозможно. В первую очередь из-за отсутствия рабочей силы и строительного оборудования для организации новой строительной конторы. Об этом ещё в августе 1945 г. сообщалось управляющему делами СНК СССР Я. Е. Чадаеву. Наркомгражданстрой РСФСР настаивал на том, что у Липецкого городского коммунального отдела есть строительная контора, способная вести строительство, а значит, запуск трамвая со всеми коммуникациями оставался делом Наркомхоза РСФСР и Липецкого горисполкома [20, л. 99].

Основываясь на имеющихся в Государственном архиве Российской Федерации материалах, можно с уверенностью сказать, что отдельного строительного треста для ввода в эксплуатацию липецкого трамвая в системе Наркомгражданстроя РСФСР создано не было.

Таблица 1. Титульный список строительства в г. Липецке [22, л.1]**Table 1.** Title list of construction in Lipetsk [22, l. 1]

Наименование объектов	Полная сметная стоимость, тыс.руб.	Выполнено работ на 1 января 1946 г., тыс. руб.	План по сметной стоимости на 1946 г., тыс. руб.
Строительство трамвая (всего)	5565	400, 6	1350, 0
Строительство депо	1228,3	-	75,0
Строительство рельсового пути	1224,6	246,4	970,0
Строительство тяговой подстанции	343,8	-	218,0
Содержание дирекции	36,04	-	25,0
Строительство временных зданий	85,9	-	40,0
Проектно-сметные работы	136,26	-	12,0
Приобретение транспорта и механизмов	-	-	10,0

Как следует из данных таблицы 1, для организации трамвайного движения в Липецке была отпущена внушительная сумма в 5,5 млн руб. Она оказалась несколько меньше суммы, заложенной в предвоенный проект. На наш взгляд, это объяснялось просто меньшим масштабом работ, которые пришлось на послевоенный период восстановления советской экономики. И как следствие, дефицит материалов не позволял интенсивно вести строительные работы. Ресурсы осваивались быстрее, чем осуществлялись те или иные поставки по фондам отраслевых ведомств.

Первоначально городскими властями дефицит рабочей силы компенсировался за счет мобилизации гражданского населения. В 1946 г. по ходатайству советских и партийных властных структур Воронежской области работы были переданы Министерству строительства предприятий тяжелой индустрии СССР (Минтяжстрой) в лице подрядной организации ОСМУ-11 (особое строительное-монтажное управление) [23, л. 165].

Данное обстоятельство положительно сказалось на проведении строительных работ. Они стали профессиональнее, нежели при *мобилизационном строительстве*.

Уже к 1 июля 1946 г. на 95% было подготовлено земляное полотно для прокладки рельсового пути. Также было уложено 4 км трамвайных путей, заготовлено 4000 куб. м деловой древесины и начались работы по сооружению здания тяговой распределительной подстанции. Однако в письме Липецкого горкома ВКП(б) на имя депутата Верховного Совета СССР, начальника Генерального штаба Вооружённых сил СССР Маршала Советского Союза А. М. Василевского от 10 июня 1946 г. сообщалось о том, что в июле 1946 г. работы могут быть приостановлены из-за отсутствия у подрядной организации 200 тонн рельс, 6 стрелочных переводов, специального трансформатора мощностью 1000 кВт и ртутного выпрямителя к нему типа РВ-10. Причем обращения в Наркомхоз РСФСР и Совет Министров РСФСР не поспособствовали

поставкам оборудования [23, л. 165]. Здесь следует отметить, что существовавший острый дефицит ртутных выпрямителей в отрасли коммунального хозяйства не позволял удовлетворить просьбу Липецкого горкома ВКП(б), а требовавшиеся рельсы ещё в конце 1945 г. обещал поставить Наркомат черной металлургии СССР.

Маршалом Советского Союза А. М. Василевским было принято во внимание обращение Липецкого горкома ВКП(б) и в письме на имя заместителя Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина от 27 июля 1946 г. он просил выделить для Липецка 5 трамвайных вагонов, 200 тонн рельс и прочих материалов, указывая, что «в этом большом деле ...могли бы безболезненно помочь Моссовет и Министерство путей сообщения» [23, л. 166].

О выделении 400 тонн рельс Совет Министров СССР просил и председатель Совета Министров РСФСР М. И. Родионов. На их поставку в 3-м квартале 1946 г. по телефону ответил согласием министр черной металлургии И. Ф. Тевосян [23, л. 163]. Вопрос, рассмотренный на высшем правительственном уровне о материальном обеспечении липецкого трамвая, был успешно решен. Об этом свидетельствует сообщение Воронежского областного отдела коммунального хозяйства от 3 декабря 1946 г. начальнику Главтрамвая К. К. Клопотову [24, л. 54].

Таким образом, к концу 1946 г. в результате активных строительных работ было проложено 8 км трамвайных путей, по которым временно организовали движение железнодорожных вагонов с моторной тягой для перевозки грузов. На 95% было построено здание тяговой распределительной подстанции. Работы по сооружению трамвайного парка находились в начальной стадии, успели вырыть котлован и подвести камень для фундамента. Из предусмотренных планом 1 млн руб. было освоено 960 тыс. руб.

[25, л. 44] Как следствие, под прием трамвайных вагонов было приспособлено небольшое помещение на территории Липецкого паровозного депо, к которому проложили соединительную ветку [25, л. 45].

Трамвайное движение, в котором особо нуждался город, могло быть запущено в самом начале 1947 г. Не хватало только подвижного состава и оборудования для тяговой распределительной подстанции. Необходим был тот самый ртутный выпрямитель типа РВ-10. Министерство сельскохозяйственного машиностроения СССР, в чьем подчинении находился Липецкий тракторный завод, было заинтересовано в скорейшем пуске движения и выделило из своих фондов: инвентарь для ремонтных мастерских, оборудование и бронекабель для тяговой подстанции. О принятом решении министр сельскохозяйственного машиностроения СССР П. Н. Горемыкин уведомил начальника Главтрамвая К. К. Клопотова 6 марта 1947 г. и попросил выделить для Липецка 10 моторных и 10 прицепных вагонов, два комплекта ртутных выпрямителей типа РВ-10 с трансформаторами [19, л. 62].

Министерство коммунального хозяйства РСФСР не имело в наличии нового, а главное свободного подвижного состава. Однако решение было найдено. Липецкому горисполкому предлагалось передать 10 моторных и 4 прицепных двухосных неисправных вагонов, находившихся в Саратовском трамвайном хозяйстве, но при условии их обязательного ремонта на предприятиях Министерства сельскохозяйственного машиностроения. Для подстанции был выделен один ртутный выпрямитель РВ-10 [19, л. 56].

О поставке 5 моторных и прицепных вагонов, одной автовышки и двух грузовых платформ двухосных грузовых моторных платформ с двумя прицепными грузовыми платформами просили Липецкие советские и партийные органы 17 февраля 1947 г. Председателя Совета

Министров РСФСР М. И. Родионова [19, л. 63].

7 ноября 1947 г. к 30-летию Великой Октябрьской социалистической революции трестом № 11 Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии СССР трамвай успешно был введен в эксплуатацию с трассой от Липецкого тракторного завода до дамбы [26, л. 50]. Материально-техническая база включала в себя: 8,5 км трамвайных путей, тяговую подстанцию, контактную сеть и 10 вагонов. Появление в Липецке нового вида общественного транспорта, на наш взгляд, стало закономерным результатом успешной работы местных советских и партийных органов государственной власти, отраслевых министерств республиканского и союзного значения, а также Правительства РСФСР и СССР. Особенно хотелось в запуске трамвайного движения отметить роль Высших органов управления, способствовавших тому, чтобы в кратчайшие сроки объекты линейной инфраструктуры и подвижной состав могли начать необходимую работу.

Следует отметить, что развитие Липецкой трамвайной сети было продолжено. И оно во многом определялось свёрстанным Воронежским областным советом коммунального хозяйства планом на 4-ю пятилетку (1946–1950 гг.). К 1950 г. предполагалось протянуть линию от дамбы через центр города к металлургическому заводу «Свободный Сокол». Материально-техническая база Липецкого трамвайного предприятия должна была включать 30 км рельсового пути, тяговую распределительную подстанцию, депо с вагоноремонтными мастерскими 30 моторных вагонов [27, л. 6].

Для соединения центральных городских кварталов с промышленным Левобережьем, с районами Новолипецкого металлургического и Липецкого тракторного заводов летом 1947 г. встал вопрос о прокладке трамвайной линии от дамбы через реку Воронеж к её правому берегу

длиной 2,5 км. На первое время предполагалось построить временные трамвайные пути по действующей дамбе, до ее перестройки. Указанная трамвайная линия была признана целесообразной. Разработка проектно-сметной документации была возложена на трест «Дортранспроект», представить которую он должен был 1 сентября 1947 г. [19, л. 139] Финансирование оценивалось в 800 тыс. руб., которые Воронежский облисполком просил у Совета Министров РСФСР [28, л. 63].

15 ноября 1947 г. на заседании бюро экспертизы Министерства коммунального хозяйства РСФСР был рассмотрен технический проект устройства трамвайной линии по дамбе, разработанный трестом «Дортранспроект». В связи с тем, что проект не содержал расчётные данные о фундаментах под опоры, не имел данных о старых мостах, комиссией было решено его отклонить и отправить на доработку. Также у комиссии возникло много вопросов по финансовым расчетам будущей трамвайной линии [29, л. 74–75].

Следует отметить, что для трамвайного предприятия г. Липецка не менее значимой оставалась проблема, связанная с отсутствием трамвайного парка. Вагоны размещались, как и прежде, в небольшом помещении на территории паровозного депо. Основной трудностью, мешавшей в кратчайшие сроки построить новое депо, было недостаточное финансирование. Министерство коммунального хозяйства РСФСР в 1948 г. могло выделить только 500 тыс. рублей [30, л. 79]. В январе 1948 г. Минкомхоз РСФСР обратился к министру черной металлургии СССР И. Ф. Тевосяну [30, л. 25] и к министру автомобильной и тракторной промышленности СССР С. А. Акопову [30, л. 26] с предложением принять участие в долевым строительстве трамвая, выделив для этого 1200 тыс. руб.

Указанные отраслевые министерства дали свое согласие на участие в строи-

тельстве как трамвайного депо, так и трамвайных путей длиной 3 км от дамбы через реку Воронеж до правобережной части города. Это объяснялось тем, что

преимущественно рабочие заводов их подчинения будут обслуживаться трамваем.

Таблица 2. Долевое участие в строительстве трамвайного депо и 3 км трамвайных путей в Липецке [30, л. 122]

Table 2. Equity participation in the construction of a tram depot and 3 km of tram tracks in Lipetsk [30, l. 122]

Министерство	Долевое участие, тыс. руб.
Автомобильной и тракторной промышленности СССР	1000
Черной металлургии СССР	1000
Коммунального хозяйства РСФСР	500

Как следует из данных предварительного распределения средств (табл. 2), наибольшую нагрузку на себя взяли министерства союзного значения. В 4-м квартале 1948 г. дополнительно были выделены 300 тыс. руб. на сооружение линии по дамбе [30, л. 301].

Отметим, что строительство трамвайного депо в Липецке затягивалось, и если вопросы с финансированием работ были успешно разрешены, то в 1949 г. появилась новая проблема. Строительная организация «Липецкстрой» Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии была загружена заказами по строительству предприятий металлургии, вследствие чего не представлялось возможным заняться работой по сооружению трамвайного парка [31, л. 3]. Однако министром строительства предприятий тяжелой индустрии П. А. Юдиным было предложено сократить «Липецкстрою» объем работ на указанных выше объектах. На данное предложение был получен по-

ложительный ответ от Министерства металлургической промышленности, согласившегося с выполнением работ по строительству трамвайного депо в объеме 500 тыс. руб. за счет программы строительства Новолипецкого металлургического завода [31, л. 4].

Важно подчеркнуть, что несмотря на указанные обстоятельства в 1950 г. трамвайное депо частично было введено в эксплуатацию, и по состоянию на 1951 г. липецкое трамвайное хозяйство в своем наличии имело 10,8 км одиночного эксплуатационного пути и 23 пассажирских вагона [32, л. 18].

Для характеристики результатов функционирования липецкого трамвая, который полноценно начал осуществлять транспортировку горожан с 1948 г., важно определить динамику таких показателей, как «перевозка пассажиров» и «пробег вагонов», данные которых отражены в таблице 3.

Таблица 3. Показатели работы липецкого трамвая в 1948-1950 гг. [32, л. 18; 33, л. 13; 34, л. 137-139]

Table 3. Performance indicators of the Lipetsk tram in 1948-1950 [32, l. 18; 33, l. 13; 34, l. 137-139]

Показатель	1948		1949		1950	
	план	отчет	план	отчет	план	отчет
Пробег вагонов, тыс. ваг./км	470,0	488,8	790,0	767,8	900,0	1205,0
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	4200,0	1889,1	4200,0	4024,0	4300,0	5497,0

Как следует из данных таблицы 3, наиболее эффективно трамвай стал работать в 1950 г. Для этого есть вполне объективные причины. По сравнению с 1948 г. была увеличена трамвайная сеть на 3 км и подвижной состав на 13 вагонов, что позволило увеличить перевозку пассажиров, пользовавшихся трамваем и в правобережной, и в левобережной части города. Пользование трамваем стало увеличиваться с ноября 1948 г., когда была сдана линия на правый берег. Следует признать, что, несмотря на проделанную работу по организации нового вида общественного транспорта в Липецке, планы 4-й пятилетки (1946–1950 гг.) были выполнены не до конца: по-прежнему нуждались в транспортных перевозках работники металлургического завода «Свободный Сокол».

Выводы

Таким образом, как показал анализ документальных источников, в послевоенный восстановительный период отрасль городского электрического транс-

порта продолжала развиваться, несмотря на все сложности. Свидетельством этому служит организация трамвайного движения в таком мощном индустриальном городе, как Липецк. Безусловно, основным драйвером для появления электрического трамвая послужили мощные предприятия в сфере машиностроения и металлургии и общее расширение городской агломерации. В рассматриваемый исторический период, как нами было установлено, огромное значение приобрела тесная связь между высшими органами государственной власти, отраслевыми министерствами и местными властными структурами, позволявшими в достаточно короткий срок решить возникающие проблемы от дефицита материалов и оборудования до вопросов финансирования. И это лишний раз подтверждает, что в рамках советской экономической системы решающее значение играла мобильность и возможность оперативно реагировать на проблемы экономического развития страны.

Список литературы

1. Клопотов К. К. Подвижной состав городского электротранспорта за рубежом. М.: Изд-во М-ва коммун. хозяйства РСФСР, 1958. 253 с.
2. 50 лет Ленинградского трамвая / Г. М. Кнерель, Я. Н. Лернер, В. И. Позднеев [и др.]. М.: Изд-во М-ва коммун. хозяйства РСФСР, 1957. 237 с.
3. Тархов С. А. Курскому трамваю 100 лет // Вестник городского электрического транспорта России. 1998. № 3. С. 28–34.
4. Тархов С. А. Орловскому трамваю 100 лет // Вестник городского электрического транспорта России. 1999. № 2. С. 25–27.
5. Розалиев В. В. Трамвай Владивостока: краткий исторический очерк. М.: [Б. и.], 2014. 130 с.
6. Розалиев В. В. Городской электротранспорт: из истории государственного управления. М.: [Б. и.], 2004. 278 с.
7. Горшенин А. В. Городской транспорт Среднего Поволжья в 1941–1950 гг. Самара: Офорт, 2018. 328 с.
8. Орлов И. Б. Советская повседневность: исторический и социологический аспекты становления. М.: Изд. дом Гос. ун-та Высшей школы экономики, 2010. 317 с.
9. Кожушко Ю. Н. Условия труда производственного персонала трамваев в городах Челябинской области в 1930-е гг. // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2023. Т. 23, № 2. С. 23–28. <https://doi.org/10.14529/ssh230203>.

10. Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации / под ред. Ю. М. Коссого. Н. Новгород : Штрих-Н, 2007. 368 с.
11. Шпаков И. В. Становление и развитие трамвайного транспорта в Центральном Черноземье в конце XIX – начале XX вв. Чарлстон: CreateSpace, 2015. 145 с.
12. Горшенин А. В. К вопросу о становлении трамвайного движения в г. Ульяновске // Самарский научный вестник. 2017. №1 (18). С. 129–134.
13. Народное хозяйство СССР 1922–1972 гг. Юбилейный статистический сборник. М.: Статистика, 1972. 847 с.
14. Из истории Липецкого края. Воронеж: Центр.-Чернозем. кн. изд-во, 1965. 174 с.
15. ГА РФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6251. Л. 9.
16. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6428.
17. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6351.
18. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 233.
19. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1810.
20. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 47. Д. 3074.
21. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 454.
22. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 535.
23. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 48. Д. 3081.
24. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 536.
25. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 492.
26. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1852.
27. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 64.
28. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1811.
29. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1894.
30. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 2606.
31. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 5000.
32. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 6466.
33. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 3370.
34. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 4408.

References

1. Klopotov K. K. Podvizhnoj sostav gorodskogo jelektrotransporta za rubezhom [Rolling stock of urban electric transport abroad]. Moscow, Izd-vo M-va kommun. hozjajstva RSFSR, 1958. 253 p.
2. Knerel G. M., Lerner Ja. N., Pozdneev V. I., eds. 50 let Leningradskogo tramvaja [50 years of the Leningrad tram]. Moscow, Izd-vo M-va kommun. hozjajstva RSFSR, 1957. 237 p.
3. Tarkhov S. A. Kurskomu tramvayu 100 let [The Kursk tram is 100 years old]. *Vestnik gorodskogo elektricheskogo transporta Rossii = Bulletin of urban electric transport of Russia*, 1998, no. 3, pp. 28–34.
4. Tarkhov S. A. Orlovskomu tramvayu 100 let [Oryol tram is 100 years old]. *Vestnik gorodskogo elektricheskogo transporta Rossii = Bulletin of urban electric transport of Russia*, 1999, no. 2, pp. 25–27.
5. Rozaliev V. V. Tramvai Vladivostoka: kratkii istoricheskii ocherk [Vladivostok tram: a brief historical sketch]. Moscow, 2014. 130 p.
6. Rozaliev V. V. Gorodskoi elektrotransport: iz istorii gosudarstvennogo upravleniya [Urban electric transport: from the history of public administration]. Moscow, 2004. 278 p.
7. Gorshenin A. V. Gorodskoi transport Srednego Povolzh'ia v 1941–1950 gg. [Urban Transport of the Middle Volga Region in 1941–1950]. Samara, Ofort Publ., 2018. 328 p.

8. Orlov I. B. Sovetskaya povsednevnost': istoricheskii i sotsiologicheskii aspekty stanovleniya [Soviet Everyday Life: Historical and Sociological Aspects of Formation]. Moscow, HSE University Publishing House, 2010. 317 p.
9. Kozhushko Y. N. Usloviya truda proizvodstvennogo personala tramvaev v gorodakh Chelyabinskoi oblasti v 1930-e gg. [Working conditions of tram production personnel in the cities of the Chelyabinsk region in the 1930s]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Social'no-gumanitarnye nauki = Bulletin of the South Ural State University. Series: Social and Humanitarian Sciences*, 2023, no. 2, pp. 23–28. <https://doi.org/10.14529 /ssh230203>.
10. Gorodskoj elektricheskij transport v Rossii, SSSR i Rossijskoj Federacii [Urban electric transport in Russia, the USSR and the Russian Federation]; ed. by Yu. M. Kossoj. Nizhnii Novgorod, Shtrih-N Publ., 2007. 368 p.
11. Shpakov I. V. Stanovlenie i razvitie tramvajnogo transporta v Central'nom Chernozem'e v konce XIX – nachale XX vv. [Formation and development of tram transport in the Central Chernozem region in the late XIX – early XX centuries]. Charlston, CreateSpace, 2015. 145 p.
12. Gorshenin A. V. K voprosu o stanovlenii tramvajnogo dvizheniya v g. Ul'janovske [On the issue of the establishment of tram traffic in Ulyanovsk]. *Samarskij nauchnyj vestnik = Samara Scientific Bulletin*, 2017, no. 1 (18), pp. 129–134.
13. Narodnoe hozjajstvo SSSR 1922–1972 gg. Jubilejnyj statisticheskij sbornik [National economy of the USSR 1922–1972. Anniversary statistical collection]. Moscow, Statistika Publ., 1972. 847 p.
14. Iz istorii Lipeckogo kraja [From the history of the Lipetsk region]. Voronezh, Centr.-Chernozem. kn. izd-vo, 1965. 174 p.
15. GARF (Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii) [State Archive of the Russian Federation], f. A-314, op. 1, d. 6251.
16. GARF, f. A-314, op. 1, d. 6428.
17. GARF, f. A-314, op. 1, d. 6351.
18. GARF, f. R-5446, op. 1, d. 233.
19. GARF, f. A-314, op. 2, d. 1810.
20. GARF, f. R-5446, op. 47, d. 3074.
21. GARF, f. A-314, op. 2, d. 454.
22. GARF, f. A-314, op. 2, d. 535.
23. GARF, f. R-5446, op. 48, d. 3081.
24. GARF, f. A-314, op. 2, d. 536.
25. GARF, f. A-314, op. 2, d. 492.
26. GARF, f. A-314, op. 2, d. 1852.
27. GARF, f. A-314, op. 2, d. 64.
28. GARF, f. A-314, op. 1, d. 1811.
29. GARF, f. A-314, op. 2, d. 1894.
30. GARF, f. A-314, op. 2, d. 2606.
31. GARF, f. A-314, op. 2, d. 5000.
32. GARF, f. A-314, op. 2, d. 6466.
33. GARF, f. A-314, op. 2, d. 3370.
34. GARF, f. A-314, op. 2, d. 4408.

Информация об авторе / Information about the Author

Давыдов Алексей Сергеевич, аспирант кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация,
e-mail: oi46@mail.ru,
ORCID: 0000-0001-9177-3903

Alexey S. Davydov, Post-Graduate Student of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation,
e-mail: oi46@mail.ru,
ORCID: 0000-0001-9177-3903