

Вестник Северного (Арктического) федерального университета.  
Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2025. Т. 25, № 1. С. 37–47.  
*Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta.*  
*Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2025, vol. 25, no. 1, pp. 37–47.



Научная статья  
УДК [94(47).084.6:656](470.55)  
DOI: 10.37482/2687-1505-V402

## Организация пассажирских перевозок на трамваях в 1930–1940-е годы: опыт городов Челябинской области

Марина Николаевна Потемкина<sup>1</sup>✉

Юлия Николаевна Храмшина<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова,  
Магнитогорск, Челябинская область, Россия

<sup>1</sup>Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ,  
Москва, Россия

<sup>1</sup>e-mail: [mpotemkina@mail.ru](mailto:mpotemkina@mail.ru)✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7056-1258>

<sup>2</sup>e-mail: [yu.hramshina@magtu.ru](mailto:yu.hramshina@magtu.ru), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9859-4991>

**Аннотация.** В работе рассматриваются пассажирские перевозки трамваем – основным городским пассажирским транспортом в городах РСФСР. Цель настоящего исследования – на основе данных по Челябинской области определить факторы, влиявшие на качество пассажирских перевозок, пассажирский опыт взаимодействия с трамваем, противоречивость оценок качества пассажирских перевозок. Статья написана в рамках методологии экономической истории, дополненной положениями теории мобильности, и являет собой попытку представить историю пассажирских перевозок как многофакторный процесс. Авторы раскрывают формальные и качественные характеристики организации пассажирских перевозок трамваем: наличие диспетчерских служб, состояние остановок и подвижного состава, инвентарное число вагонов, число вагонов на линии, электроснабжение трамвая, опыт ожидания трамвая пассажирами. Пассажиры и местные газеты часто критиковали перевозки трамваем, отмечая срывы графиков движения, хотя длительное ожидание было типичным явлением. Несмотря на постоянные замечания, трамвай оставался ведущим городским транспортом в 1930–1940-е годы, т. к. его появление было обусловлено потребностями советской индустриализации. На основе анализа архивных документов и материалов периодической печати авторы приходят к выводу, что остаточный принцип снабжения трамвайных предприятий Челябинской области вагонами и второстепенная роль городского электротранспорта в структуре советской экономики негативно влияли на организацию пассажирских перевозок, основной функцией которых в период советской индустриализации и годы Великой Отечественной войны была связь рабочей силы и промышленных предприятий. К концу 1940-х годов большее значение приобрела функция связи мест проживания с социально-культурными объектами.

Потемкина М.Н., Храмшина Ю.Н.

Организация пассажирских перевозок на трамваях в 1930–1940-е годы: опыт городов...

---

**Ключевые слова:** трамвай, городской общественный транспорт, Челябинская область, пассажирские перевозки, организация пассажирского движения, 1930–1940-е годы

**Для цитирования:** Потемкина, М. Н. Организация пассажирских перевозок на трамваях в 1930–1940-е годы: опыт городов Челябинской области / М. Н. Потемкина, Ю. Н. Храмшина // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2025. – Т. 25, № 1. – С. 37–47. – DOI 10.37482/2687-1505-V402.

Original article

## Organization of the Tram Service in the 1930s – 1940s: Experience of the Cities in the Chelyabinsk Region

Marina N. Potemkina<sup>1</sup>✉

Yuliya N. Khrushina<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Nosov Magnitogorsk State Technical University, Magnitogorsk, Chelyabinsk Region, Russia

<sup>1</sup>The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russia

<sup>1</sup>e-mail: [mpotemkina@mail.ru](mailto:mpotemkina@mail.ru)✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7056-1258>

<sup>2</sup>e-mail: [yu.khrushina@magtu.ru](mailto:yu.khrushina@magtu.ru), ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9859-4991>

**Abstract.** The article dwells on the tram service as the key means of passenger transportation in the cities of the Russian Soviet Federative Socialist Republic. Using data for the Chelyabinsk Region, the paper aims to identify factors that influenced the quality of passenger transportation, passenger experience with the tram, and conflicting assessments of the quality of passenger transportation. The research was performed within the framework of the methodology of economic history, supplemented by the provisions of the theory of mobilities, and is an attempt to present the history of passenger transportation as a multifactorial process. The authors examine the formal and qualitative characteristics of the tram service: the dispatch system, the state of the tram stops and the rolling stock, the total number of cars, the number of cars on the line, the power supply for the trams, and the experience of passengers waiting for the tram. Passengers and local newspapers often criticized the trams for running late, although long waits were quite common. However, despite constant criticism, the tram remained the leading urban transport in the 1930s and 1940s since it was important for Soviet industrialization. Based on the analysis of archival documents and periodical press materials, the authors conclude that the residual principle of supplying tram enterprises of the Chelyabinsk Region with cars and the secondary role of urban electric transport in the structure of the Soviet economy had a negative impact on passenger transportation, whose main function during the period of industrialization and the Great Patriotic War was to take workers to and from industrial enterprises. By the end of the 1940s, connecting places of residence with social and cultural facilities had become more important.

**Keywords:** tram, urban public transport, Chelyabinsk Region, passenger transportation, organization of passenger transportation, 1930s – 1940s

**For citation:** Potemkina M.N., Khrushina Yu.N. Organization of the Tram Service in the 1930s – 1940s: Experience of the Cities in the Chelyabinsk Region. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta*. Ser.: *Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2025, vol. 25, no. 1, pp. 37–47. DOI: 10.37482/2687-1505-V402

Трамвай как вид общественного транспорта играет значительную роль в мобильности горожан. Он был и остается не только самым экологичным, но и самым социальным транспортом в городском пространстве. Исторический опыт организации трамвайных перевозок актуален для прогнозирования будущего общественного транспорта в городских агломерациях. Во втором пятилетнем плане развития коммунального транспорта РСФСР на 1933–1937 годы констатировалось, что в конце первой пятилетки трамваем пользовалось 44 % населения страны<sup>1</sup>. По данным Совета народных комиссаров РСФСР, в 1940 году в городах РСФСР на трамвайное движение приходилось около 90 % перевозок всех пассажиров<sup>2</sup>, а в годы Великой Отечественной войны трамвай стал основным видом транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам и сохранял лидирующее положение в период послевоенного восстановления экономики. Целесообразность организации и развития трамвайного движения была вызвана потребностями индустриализации, общим низким качеством городских дорог, а также недостаточным количеством и сравнительно малой пропускной способностью автобусов, такси и других видов городского транспорта<sup>3</sup>.

История трамвайного движения хорошо проработана на уровне краеведения, но сравнительно мало изданий, выстроенных согласно принципам академической науки. В советский период отечественной историографии большинство трудов об истории трамвая строилось по канону: организация трамвайного предприятия, техническое устройство трамвая, финансовые и трудовые вопросы эксплуатации<sup>4</sup>. Многие работы выходили в издательстве Министерства коммунального хозяйства РСФСР, освещали вопросы локальной истории трамвая [1] и героизировали тружеников

трамвайных предприятий [2]. В постсоветской исторической науке традиция написания локальных историй трамвая была продолжена. Особую активность проявили исследователи городского электрического транспорта Центрального Черноземья [3, 4]. Историки обращали пристальное внимание на социальное измерение функционирования трамвая и организацию работы городского транспорта в регионах [5, с. 241–263], реже обзоредали историю трамвая в Советском Союзе в целом [6, с. 149–155].

В зарубежной историографии трамвай как объект исследования рассматривался преимущественно в рамках урбанистики. Например, транспортное обслуживание городов США освещено в монографии М. Бранча [7], история общественного транспорта в США обобщена С. Моллоем [8]. Э. Хайруллина и Л. Сантос-и-Гангес раскрыли процесс внедрения скоростного трамвая в странах Восточной Европы в 1950–1970-е годы [9]. Авторы статьи «Движение с другой скоростью: модернизация транспорта и социальная дифференциация в Сурабае в 1920-е гг.» [10] установили причинно-следственную связь между распространением трамвайных путей и формированием общественной потребности в светофорах, машинах скорой помощи, строгом расписании, а также рационализацией и стандартизацией правил дорожного движения. Целевая мотивация зарубежных исследований трамвая, как правило, – решение вопроса о причинах упадка трамвайного движения и возможностях его последующего ренессанса [11].

Анализ историографии темы показал, что к настоящему времени сложилась стойкая традиция рассмотрения трамвая через призму локальной истории, происходит сдвиг от кумулятивного периода исследования предмета к аналитическому. Характерная особенность

<sup>1</sup>ГАРФ (Гос. арх. Рос. Федерации). Ф. А-314. Оп. 1. Д. 5034. Л. 1, 3.

<sup>2</sup>Там же. Д. 463. Л. 67.

<sup>3</sup>Там же. Д. 16. Л. 22.

<sup>4</sup>См., например: Киевский коммунальный трамвайный трест. Киевский трамвай за сорок лет. 1892–1932. Киев: Киев. трамвайный трест, 1933. 159 с.

отечественных работ – концентрация на изучении протяженности трамвайных линий, трамвайной инфраструктуры и трамвайных вагонов. За рамками исторических исследований продолжают оставаться факторы, влиявшие на качество пассажирских перевозок, пассажирский опыт взаимодействия с трамваем – именно эти аспекты будут раскрыты в данной статье.

Цель настоящей работы – проанализировать организацию трамвайных пассажирских перевозок в городах Челябинской области в 1930–1940-е годы. Территориальные рамки исследования обусловлены возможностью на примере одной области продемонстрировать организацию пассажирских перевозок трамвайными предприятиями разных размеров (до 40 вагонов – в Златоусте, от 41 до 100 вагонов – в Челябинске, Магнитогорске) в городах с разной градостроительной историей (построенных в XVIII веке и 1930-е годы). В качестве хронологических рамок исследования выбраны 1930–1940-е годы – период становления трамвайного движения в городах Челябинской области.

В основе исследования – методология экономической истории, дополненная положениями теории мобильности Дж. Урри, позволяющими вычленив для отдельного рассмотрения продукт работы трамвайных предприятий – пассажирские перевозки. Трамвай рассматривается как публичное пространство, обладающее рядом характеристик: 1) его использование строго регламентировано; 2) трамвай общедоступен; 3) трамвайное движение организовано через расписание; 4) передвижение на трамвае стимулирует формирование подобного публичного поведения [12, с. 202–203]. Для представления опыта организации пассажирских перевозок были проанализированы материалы городов Челябинской области, выявленные в Государственном архи-

ве Российской Федерации, Объединенном государственном архиве Челябинской области (ОГАЧО), Архиве Златоустовского городского округа (АЗГО) и Городском архиве Магнитогорска (ГАМ). Данные о пассажирском опыте были дополнены материалами региональной периодической печати.

По итогам анализа делопроизводственной документации о работе трамваев мы выделили формальные показатели, определявшие качество организации пассажирских перевозок: наличие диспетчерских служб, состояние подвижного состава и инвентарное число вагонов, число вагонов на линии, среднесуточное число пассажиров на один вагон, состояние городских электросетей и электростанций, состояние остановок. Обратим более пристальный взгляд на практическое воплощение обозначенных показателей.

Составной частью трамвайной инфраструктуры являлись места посадки-высадки пассажиров, которые располагали у значимых объектов городской жизни: промышленных предприятий, вокзалов, домов культуры, парков и т. д. В местах скопления пассажиров у линии движения только в определенные часы городские власти могли назначать временные остановки (т. е. «остановки по требованию»)<sup>5</sup>. В 1930–1940-е годы не все остановки были оборудованы, т. к. после пуска трамвайных линий строительство остановок и других линейных эксплуатационных объектов осуществлялось по остаточному принципу<sup>6</sup>.

Регулированием и руководством движения трамваев занимались диспетчерские службы. В 1930-е годы связь диспетчерских пунктов с трамвайными парками, подстанциями, вагоноремонтными заводами и другими службами должна была осуществляться через коммутаторы<sup>7</sup>, в 1940-е – по телефону<sup>8</sup>. Хотя первые шаги

---

<sup>5</sup>Трамвайный справочник / под ред. П.К. Пешекерова, Д.И. Бондаревского. М.: Гострансиздат, 1936. С. 44.

<sup>6</sup>АЗГО. Ф. Р-270. Оп. 1. Д. 120. Л. 14.

<sup>7</sup>Трамвайный справочник / под ред. П.К. Пешекерова, Д.И. Бондаревского. С. 41, 49.

<sup>8</sup>Трамвайный справочник. М.; Л.: Изд-во М-ва коммун. хоз-ва РСФСР, 1948. С. 44.

к комплектованию диспетчерских пунктов квалифицированными кадрами и оборудованием предпринимались еще в 1930-е, полноценное комплектование производилось в послевоенный период. В связи с этим диспетчеры не контролировали движение полностью.

Подвижной состав трамвайных хозяйств Челябинской области, как и других периферийных городов, в 1930–1940-е годы формировался из вагонов устаревших типов, продолжительное время бывших в употреблении, – как правило, в столичных городах страны<sup>9</sup>. Такой подход со стороны Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР (НККХ)<sup>10</sup> к комплектации подвижного состава был вызван чрезмерно малыми объемами производства трамвайных вагонов<sup>11</sup> и низкой квалификацией работников на местах, неопытность которых негативно сказывалась на сроках службы техники. Инвентарное число вагонов в трамвайных парках не соответствовало потребностям городов в пассажироперевозках, поэтому дата пуска первых трамвайных линий не являлась датой решения базового вопроса об объемах пассажирских перевозок, что стимулировало горожан присоединиться к решению проблемы мобильности. Например, в Магнитогорске в период пуска первой очереди трамвайной линии в 1935 году трамвайный парк состоял всего из двух моторных вагонов. Рабочие прокатного цеха отправили в газету «Магнитогорский рабочий» открытое письмо С. Орджоникидзе с просьбой увеличить вагонный парк<sup>12</sup>. Это письмо «во власть» является характерной

для СССР формой диалога между властью и обществом [13, с. 4–7]. Было ли открытое письмо рабочих действительно направлено в приемную С. Орджоникидзе, через какие инстанции прошло – неясно. Однако за первую половину 1935 года трамвайный парк Магнитогорска был пополнен двумя моторными и несколькими прицепными вагонами<sup>13</sup>.

Формирование четкого графика движения проходило на протяжении 1930-х годов<sup>14</sup>. В этот период государственная и партийная власть позиционировала трамвай в первую очередь как средство доставки жителей города от дома до работы. Расписание движения трамваев должно было подчиняться графику рабочих смен на градообразующих промышленных предприятиях и коррелировало с ним. Однако предприятия, функционировавшие в три смены, трамвай не мог обслуживать. Например, в 1934 году на некоторых заводах Челябинска третья смена приступала к работе в 2 ч. ночи, а трамвайное движение прекращалось в 12 ч. ночи<sup>15</sup>. Рабочим приходилось идти несколько километров пешком до заводской проходной. Актуальной была проблема уменьшения интервала движения между трамваями. В 1935 году в Магнитогорске интервал движения трамваев составлял 25–30 мин. Добраться пешком или доехать на автобусе было быстрее, чем на трамвае<sup>16</sup>. Благодаря пуску второй очереди трамвайной линии 6 ноября 1935 года интервалы движения сократились до 9 мин<sup>17</sup>. В Челябинске в июле 1935 года действовало 7 маршрутов, на каждом из которых должны были работать от 2 до 4 моторных трамвайных вагонов с

<sup>9</sup>ОГАЧО. Ф. Р-485. Оп. 4. Д. 1478. Л. 12.

<sup>10</sup>В 1946 году НККХ был преобразован в Министерство коммунального хозяйства РСФСР.

<sup>11</sup>ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 5138. Л. 10.

<sup>12</sup>Наркому тяжелой промышленности тов. Орджоникидзе // Магнитог. рабочий. 1935. 18 янв.

<sup>13</sup>1 250 000 пассажиров // Магнитог. рабочий. 1935. 23 июня.

<sup>14</sup>ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 5204. Л. 3.

<sup>15</sup>Нужны дежурные вагоны // Челяб. рабочий. 1934. 10 июля.

<sup>16</sup>Месяц работы трамвая // Магнитог. рабочий. 1935. 18 февр.

<sup>17</sup>Новый трамвайный путь // Магнитог. рабочий. 1935. 12 нояб.

интервалами от 13 до 20 мин<sup>18</sup>. Проблема заключалась в нехватке вагонов, к тому же любая поломка увеличивала и без того продолжительный интервал движения. В качестве решения Челябинское трамвайно-троллейбусное управление предлагало президиуму Челябинского городского Совета сократить количество маршрутов до 5, что должно было уменьшить интервалы движения до 9–10 мин и снизить влияние технического состояния вагонов на расписание. Предложенный график движения согласовали с профсоюзными организациями «Станкостроя», «Ферросплава», абразивного завода, Челябинского тракторного завода, Челябинской государственной районной электростанции и планировали ввести в январе 1936 года<sup>19</sup>, однако в течение года это предложение так и не было реализовано<sup>20</sup>.

В Златоусте 1 января 1936 года начало заводских смен было смещено на 2 ч вперед по сравнению с 1935 годом. В соответствии с этим Горсовет изменил график работы трамвая, детских садов и яслей, аппарата Горсовета<sup>21</sup>. Основной запрос на изменение графика движения трамваев, доводимый до сведения властей через публикации в местной прессе, шел от работников промышленных предприятий<sup>22</sup>. Примечательно, что в докладных записках П.К. Пешкарова и Я.Ю. Дависа в НККХ, в которых подводились итоги работы трамвайных хозяйств от дореволюционного периода до 1937 года<sup>23</sup>, пафосно объявлялось о соблюдении

«почти всеми трамваями» движения по жесткому графику. На практике ситуация была более сложной.

Нередко случались задержки трамваев или несоответствия движения объявленному маршруту. Пассажиры отправляли жалобы в редакции газет, описывая, как им приходилось ждать трамвай по 30 мин и более<sup>24</sup>. В случае поломки трамвая и возврата вагонов в парк ожидание прихода трамвая с поездкой в нем могло составлять более 3 ч. Такие истории красноречиво описывала газета «Челябинский рабочий» в статье «Несчастье быть пассажиром»<sup>25</sup>. Некоторые пассажиры шли пешком, так и не дождавшись трамвая. В связи с этим появилось высказывание: «На трамвай надейся, а сам не плошай»<sup>26</sup>.

Большое влияние на изменение графика работы трамваев оказал указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений», согласно которому изменилось время начала и окончания работы на фабриках и заводах. Следовательно, изменилось расписание движения почти всех трамваев РСФСР и увеличилась продолжительность работы трамваев на линии<sup>27</sup>.

В годы Великой Отечественной войны трамвай также часто ходил с нарушением графика движения<sup>28</sup>. В приказе директора Магнитогорского трамвайного хозяйства

<sup>18</sup>ОГАЧО. Ф. Р-485. Оп. 3. Д. 65. Л. 6 об.

<sup>19</sup>Там же. Ф. П-297. Оп. 75. Д. 977а. Л. 4, 5.

<sup>20</sup>АЗГО. Ф. Р-229. Оп. 1. Д. 257. Л. 46.

<sup>21</sup>На два часа позднее // Пролетар. мысль. 1936. 3 янв.

<sup>22</sup>Перестроить график движения трамваев // Большевик. слово. 1950. 10 мая.

<sup>23</sup>ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6115. Л. 2.

<sup>24</sup>Трамвай идет в парк // Челяб. рабочий. 1937. 20 апр.; На трамвайной остановке // Челяб. рабочий. 1936. 8 янв.

<sup>25</sup>Несчастье быть пассажиром // Челяб. рабочий. 1937. 11 февр.

<sup>26</sup>Сысин А. Трамвай ушел в парк // Челяб. рабочий. 1945. 26 янв.

<sup>27</sup>ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6394. Л. 7.

<sup>28</sup>Трамвай работает плохо // Магнитог. металл. 1944. 8 янв.; Одна на всех Победа! : кн. воспоминаний ветеранов ЧГПУ: в 3 ч. Ч. 1–2. Челябинск: Челяб. гос. пед. ун-т, 2005. С. 135.

тогорского металлургического комбината от 23 января 1941 года зафиксирована следующая ситуация: «Работа трамвайного цеха ОКХ [отдела коммунального хозяйства] комбината проходит неудовлетворительно, не обеспечивая нормального передвижения рабочих комбината к месту работы и обратно. Из-за нарушения графика движения на остановках получается скопление народа, перегрузка вагонов и случаи травматизма с пассажирами»<sup>29</sup>. Нерегулярная работа трамвая отразилась и в воспоминаниях горожан. Жительница Челябинска Г.М. Бунькова вспоминает 1941 год: «Плохо ходили трамваи, иногда приходилось до завода идти пешком, а зима в тот год была суровая, с сильными ветрами и метелями. Были и обморожения»<sup>30</sup>.

В 1941 году в газете «Магнитогорский рабочий» были опубликованы юмористические зарисовки Н. Смелянского о работе трамвая и трудового поезда. В зарисовке «Испытание нервов» описано ожидание пассажирами трудового поезда, который должен был вместо «горе-трамвая» вовремя доставлять трудящихся до места работы. Опоздание поезда на 32 мин представлено автором как дозволительная задержка в сравнении с опозданиями трамвая<sup>31</sup>. Однако работа магнитогорского трамвая в целом оценивалась областными и городскими властями как удовлетворительная, а интервалы движения между трамваями к июлю 1944 года стали составлять от 4 до 5 мин<sup>32</sup>. Такие короткие интервалы движения были нетипичными для трамваев Челябинска и Златоуста, в связи с

чем в областной газете «Челябинский рабочий» магнитогорский трамвай был удостоен метафоры «работает как часы»<sup>33</sup>. В Челябинске к 1944 году было введено 11 маршрутов<sup>34</sup>, из которых реально функционировало от 4 до 7<sup>35</sup>. В ходе проверки производственно-хозяйственной деятельности Челябинского трамвайно-троллейбусного управления, проведенной Наркоматом госконтроля РСФСР, было установлено, что с января по июнь 1945 года из 85 пассажирских вагонов на линию выходило в среднем 31,3 вагона<sup>36</sup>.

Управляющие трамвайным движением городов Челябинской области в ответах на запросы из Комиссии партийного контроля о причинах срывов в работе трамваев перечисляли следующие факторы: ошибки в построении маршрутов, отсутствие подготовленных диспетчеров<sup>37</sup>, перебои в работе городских электросетей<sup>38</sup>. В годы Великой Отечественной войны в связи с дефицитом угля и эвакуацией промышленных предприятий на Урал обострились проблемы электроснабжения [14, с. 200, 372], что приводило к сокращению, а в отдельные периоды – к прекращению движения трамваев и троллейбусов в крупных городах Урала [15, с. 168]. К перечисленным причинам следует добавить системный материально-технический дефицит, в условиях которого на протяжении 1930–1940-х годов приходилось работать городским трамвайным хозяйствам, а также особенности реконструкции старых городов в период индустриализации. По данным историка архитектуры Е.В. Коньшевой, в конце 1920-х – начале 1930-х на периферии Челябинска было

<sup>29</sup>ГАМ. Ф. Р-99. Оп. 10. Д. 1119. Л. 159.

<sup>30</sup>Одна на всех Победа! С. 110.

<sup>31</sup>Смелянский Н. Испытание нервов // Магнитог. рабочий. 1943. 11 февр.

<sup>32</sup>ГАМ. Ф. 161. Оп. 1. Д. 7. Л. 137.

<sup>33</sup>В городе металла // Челяб. рабочий. 1945. 15 июля.

<sup>34</sup>ОГАЧО. Ф. Р-485. Оп. 19. Д. 31. Л. 1.

<sup>35</sup>Там же. Ф. П-92. Оп. 5. Д. 251. Л. 6.

<sup>36</sup>ГАРФ. Ф. А-339. Оп. 1. Д. 1719. Л. 5, 6.

<sup>37</sup>ОГАЧО. Ф. П-297. Оп. 75. Д. 977а. Л. 2.

<sup>38</sup>ГАМ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 73. Л. 293.

заложено около 30 предприятий. Городские пространства Челябинска и Златоуста имели рассредоточенный характер, территориальный рост городов обгонял рост числа жителей, плотность населения снижалась [16, с. 290], а расстояния между рабочими поселками и промышленными предприятиями или центрами городов с социальной и культурной инфраструктурой увеличивались. Иными словами, особенности планировки городов не только усугубляли транспортный дефицит, но и могли являться одной из имманентных причин, по которой трамваи не могли обеспечить необходимые объемы пассажирских перевозок. Такие проблемы не были характерны для Магнитогорска – города сталинской индустриализации, где строительство трамвая шло параллельно строительству города [17, с. 67–68].

Большое влияние на соблюдение интервалов движения трамваев оказывала культура поведения пассажиров во время посадки-высадки. В декабре 1945 года в газете «Магнитогорский металл» один из авторов отмечал: «На передней площадке всегда находится неположенное количество пассажиров. Почти на каждой трамвайной остановке вагоновожатая из-за пассажиров, нарушающих правила посадки, задерживает поезд на 5–10 минут»<sup>39</sup>. Для нормализации движения и управления пассажирскими потоками городские и областные власти издавали специальные приказы<sup>40</sup>. Городская милиция устанавливала дежурные пункты на остановках с наибольшим пассажиропотоком<sup>41</sup> в утренние и вечерние часы<sup>42</sup>.

В послевоенное время усиливалась экономическая специализация территорий городов,

увеличивалось расстояние между жилыми и промышленными районами города. Например, учащиеся средних и высших учебных заведений сталкивались с проблемами в организации образовательного процесса из-за больших расстояний между местом проживания и учебными учреждениями. К 1948 году жителей Metallургического района Челябинска от центра города, в котором располагались основные административные и социальные объекты, отделяли 15 км<sup>43</sup>. Перебои в работе городского транспорта, отдаленность остановок от мест проживания в сочетании с бытовой неустроенностью приводили к оттоку из городов части квалифицированных кадров, в т. ч. преподавателей институтов [18, с. 257]. Индустриализация, Великая Отечественная война и период послевоенного восстановления экономики, легитимизировавшие перебои в работе трамвая, были преодолены, поэтому к концу 1940-х годов большее значение приобрела потребность в связи мест проживания с культурными и административными центрами городов<sup>44</sup>.

В 1949 году в Магнитогорске интервалы между рейсами трамвая находились в пределах 4–5 мин, а утвержденный график движения трамвайных вагонов был выполнен на 99,2 %<sup>45</sup>. К 1950 году интервалы между трамвайными переездами в левобережной части города составили 4 мин, а в правобережной – 6 мин<sup>46</sup>. Улучшение работы трамвая в послевоенный период нашло отражение в периодической печати. К концу 1950 года все чаще стали появляться заметки о стахановцах и отличниках трамвайного движения, вагоновожатых, которые исправно соблюдали правила техниче-

---

<sup>39</sup>Петров Г. Еще раз о работе трамвая // Магнитог. металл. 1945. 18 дек.

<sup>40</sup>АЗГО. Ф. Р-270. Оп. 1. Д. 125. Л. 38.

<sup>41</sup>ГАМ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 76. Л. 178.

<sup>42</sup>Там же. Д. 104. Л. 121 об.

<sup>43</sup>ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 3309. Л. 80.

<sup>44</sup>Там же. Оп. 1. Д. 6277. Л. 24, 25; Лобков И. Строительство новых трамвайных и троллейбусных линий в Челябинске // Челяб. рабочий. 1946. 22 мая; Беляев П. Завтра нашего города // Челяб. рабочий. 1946. 24 мая.

<sup>45</sup>ГАМ. Ф. Р-9. Оп. 1. Д. 191. Л. 5.

<sup>46</sup>Там же. Д. 192. Л. 14.

ской эксплуатации и дорожного движения<sup>47</sup>, а также упоминания о трамвае, который «быстро катит» рабочего домой, в контексте описания быта рабочих<sup>48</sup>.

Таким образом, в 1930–1940-е годы трамвайные предприятия Челябинской области находились в стадии становления, их мощности не могли удовлетворить реальных потребностей городов в пассажирских перевозках и, соответственно, частные запросы пассажиров на улучшение трамвайного движения. Для организации пассажирских перевозок трамваями Челябинской области были характерны: ориентация на потребности промышленных предприятий, медленные темпы технического оснащения диспетчерских пунктов, срывы графиков движения. На формирование названных

характеристик большое влияние оказали: остаточный принцип финансирования трамвайных предприятий при общем дефиците ресурсов, нехватка вагонов в трамвайных парках и высокая степень износа подвижного состава, пополнение подвижного состава преимущественно за счет бывших в употреблении вагонов, перебои в электроснабжении, дефицит квалифицированных управленческих и рабочих кадров. Исследование материалов архивных фондов трамвайных хозяйств позволяет говорить о том, что проблемы с организацией и осуществлением пассажирских перевозок были не просто сложившимися локальными практиками, а системными проблемами советской экономической модели, постепенное преодоление которых было начато в послевоенный период.

## Список литературы

1. 50 лет Ленинградского трамвая. 1907–1957. М.: Изд-во М-ва коммун. хоз-ва РСФСР, 1957. 237 с.
2. Трофимов А.Н. Московские трамвайщики: (О тех, чьи имена носят предприятия московского трамвая). М.: Изд-во М-ва коммун. хоз-ва РСФСР, 1958. 47 с.
3. Давыдов А.С. Развитие городского электрического транспорта в городах Центрального Черноземья в преддверии Великой Отечественной войны: особенности и результаты // Изв. Юго-Зап. гос. ун-та. Сер.: История и право. 2023. Т. 13, № 1. С. 222–241. URL: <https://hisplus.elpub.ru/jour/article/view/21> (дата обращения: 01.04.2024).
4. Фурсов А.А. История Воронежского трамвая (1926–2009). Воронеж: Кварта, 2010. 152 с.
5. Горшенин А.В. Городской транспорт Среднего Поволжья в 1941–1950 гг.: моногр. Самара: Офорт, 2018. 328 с.
6. Орлов И.Б. Коммунальная страна: становление советского жилищно-коммунального хозяйства (1917–1941). М.: Изд. дом Высш. шк. экономики, 2015. 335 с.
7. Бранч М.К. Проектирование городской среды / пер. с англ. А.И. Маньшавина. М.: Стройиздат, 1979. 176 с.
8. Molloy S. Trolley Wars: Streetcar Workers on the Line. Washington: Smithsonian Institution Press, 1996. 238 p.
9. Khairullina E., Santos y Ganges L. Trams in the European Socialist Countries in the 1960s and 1970s: From Crisis to Impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic // ACE. 2021. Vol. 16, № 46. Art. № 9260. <https://doi.org/10.5821/ace.16.46.9260>
10. Colombijn F., Khusyairi J.A. Moving at a Different Velocity: The Modernization of Transportation and Social Differentiation in Surabaya in the 1920s // Cars, Conduits, and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City, 1920–1960 / ed. by F. Colombijn, J. Coté. Leiden: Brill, 2015. P. 249–271. [https://doi.org/10.1163/9789004280724\\_011](https://doi.org/10.1163/9789004280724_011)
11. Tennent K.D. Dejan Petkov, Tramway Renaissance in Western Europe: A Socio-Technical Analysis // J. Transp. Hist. 2021. Vol. 42, № 1. P. 180–182. <https://doi.org/10.1177/0022526620967793>
12. Урри Дж. Мобильности: пер. с англ. М.: Праксис, 2012. 576 с.

<sup>47</sup>Водитель поезда // Магнитог. металл. 1948. 7 марта.

<sup>48</sup>Родной дом молодежи // Магнитог. рабочий. 1950. 6 июля.

13. Письма во власть: Заявления, жалобы, доносы, письма в государственные структуры и большевистским вождям / Ин-т гос. упр. и соц. исслед. МГУ им. М.В. Ломоносова, Inst. Ital. Per gli studi filos. и др. М.: РОССПЭН, 2002. 524 с.

14. Мельников Н.Н. Модернизация танковой промышленности СССР в условиях Великой Отечественной войны. Екатеринбург: Сократ, 2017. 416 с.

15. Баканов С.А. Угольная промышленность Урала: жизненный цикл отрасли от зарождения до упадка: моногр. Челябинск: Энцикл., 2012. 328 с.

16. Коньшева Е.В. Челябинск в конце 1920-х – 1930-е гг.: градостроительная реконструкция // Советское градостроительство 1920–1930-х годов: Новые исследования и материалы / сост. и отв. ред. Ю.Л. Косенкова. М.: ЛИБРОКОМ, 2010. С. 282–299.

17. Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T. Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR) // *Industrial Archaeol. Rev.* 2021. Vol. 43, № 1. P. 65–74. <https://doi.org/10.1080/03090728.2020.1804159>

18. Филатов В.В. История Магнитогорского государственного технического университета им. Г.И. Носова: 1940-е годы: моногр. Магнитогорск: Изд-во Магнитог. гос. техн. ун-та им. Г.И. Носова, 2015. 394 с.

## References

1. *50 let Leningradskogo tramvaya. 1907–1957* [50 Years of the Leningrad Tram. 1907–1957]. Moscow, 1957. 237 p.
2. Trofimov A.N. *Moskovskie tramvayshchiki: (O tekhn, ch'i imena nosyat predpriyatiya moskovskogo tramvaya)* [Moscow Tram Drivers: (About Those Whose Names the Moscow Tram Enterprises Bear)]. Moscow, 1958. 47 p.
3. Davydov A.S. The Development of Urban Electric Transport in the Cities of the Central Chernozem Region on the Eve of the Great Patriotic War: Features and Results. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Ser.: Istoriya i pravo*, 2023, vol. 13, no. 1, pp. 222–241. Available at: <https://hisplus.elpub.ru/jour/article/view/21> (accessed: 1 April 2024) (in Russ.).
4. Fursov A.A. *Istoriya Voronezhskogo tramvaya (1926–2009)* [History of the Voronezh Tram (1926–2009)]. Voronezh, 2010. 152 p.
5. Gorshenin A.V. *Gorodskoy transport Srednego Povolzh'ya v 1941–1950 gg.* [Urban Public Transport of the Mid-Volga Region in 1941–1950]. Samara, 2018. 328 p.
6. Orlov I.B. *Kommunal'naya strana: stanovlenie sovetskogo zhilishchno-kommunal'nogo khozyaystva (1917–1941)* [The Communal Country: Development of the Soviet Housing and Utilities Sector (1917–1941)]. Moscow, 2015. 335 p.
7. Branch M.C. *Planning Urban Environment*. Dowden, Hutchinson & Ross, 1974. 254 p. (Russ. ed.: Branch M.K. *Proektirovanie gorodskoy sredy*. Moscow, 1979. 176 p.).
8. Molloy S. *Trolley Wars: Streetcar Workers on the Line*. Washington, 1996. 238 p.
9. Khairullina E., Santos y Ganges L. Trams in the European Socialist Countries in the 1960s and 1970s: From Crisis to Impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic. *ACE*, 2021, vol. 16, no. 46. Art. no. 9260. <https://doi.org/10.5821/ace.16.46.9260>
10. Colombijn F., Khusyairi J.A. Moving at a Different Velocity: The Modernization of Transportation and Social Differentiation in Surabaya in the 1920s. Colombijn F., Coté J. (eds.). *Cars, Conduits, and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City, 1920–1960*. Leiden, 2015, pp. 249–271. [https://doi.org/10.1163/9789004280724\\_011](https://doi.org/10.1163/9789004280724_011)
11. Tennent K.D. Dejan Petkov, *Tramway Renaissance in Western Europe: A Socio-Technical Analysis*. *J. Transp. Hist.*, 2021, vol. 42, no. 1, pp. 180–182. <https://doi.org/10.1177/0022526620967793>
12. Urry J. *Mobilities*. Cambridge, 2007. 335 p. (Russ. ed.: Urri Dzh. *Mobil'nosti*. Moscow, 2012. 576 p.).
13. *Pis'ma vo vlast': Zayavleniya, zhaloby, donosy, pis'ma v gosudarstvennyye struktury i bol'shevistskim vozhdyam* [Letters to the Authorities: Statements, Complaints, Denunciations, Letters to Government Agencies and Bolshevik Leaders]. Moscow, 2002. 524 p.
14. Mel'nikov N.N. *Modernizatsiya tankovoy promyshlennosti SSSR v usloviyakh Velikoy Otechestvennoy voyny* [Modernization of the Soviet Tank Industry During the Great Patriotic War]. Yekaterinburg, 2017. 416 p.
15. Bakanov S.A. *Ugol'naya promyshlennost' Urala: zhiznennyi tsikl otrasli ot zarozhdeniya do upadka* [The Ural Coal Industry: Its Life Cycle from the Start to the Decline]. Chelyabinsk, 2012. 328 p.

16. Konyshova E.V. Chelyabinsk v kontse 1920-kh – 1930-e gg.: gradostroitel'naya rekonstruktsiya [Chelyabinsk in the Late 1920s – 1930s: Urban Reconstruction]. Kosenkova Yu.L. (comp.). *Sovetskoe gradostroitel'stvo 1920–1930-kh godov: Novye issledovaniya i materialy* [Soviet Urban Development in the 1920s – 1930s: New Research and Materials]. Moscow, 2010, pp. 282–299.

17. Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T. Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR). *Industrial Archaeol. Rev.*, 2021, vol. 43, no. 1, pp. 65–74. <https://doi.org/10.1080/03090728.2020.1804159>

18. Filatov V.V. *Istoriya Magnitogorskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta im. G.I. Nosova: 1940-e gody* [The History of Nosov Magnitogorsk State Technical University: 1940s]. Magnitogorsk, 2015. 394 p.

**Информация об авторах**

**М.Н. Потемкина** – доктор исторических наук, профессор кафедры всеобщей истории Магнитогорского государственного технического университета им. Г.И. Носова (адрес: 455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, просп. Ленина, д. 38), ведущий научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (адрес: 119571, Москва, просп. Вернадского, д. 82).

**Ю.Н. Храмушина** – аспирант Магнитогорского государственного технического университета им. Г.И. Носова (адрес: 455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, просп. Ленина, д. 38).

**Information about the authors**

**Marina N. Potemkina**, Dr. Sci. (Hist.), Prof. at the World History Department, Nosov Magnitogorsk State Technical University (address: prosp. Lenina 38, Magnitogorsk, 455000, Chelyabinskaya obl., Russia), Leading Researcher at the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (address: prosp. Vernadskogo 82, Moscow, 119571, Russia).

**Yuliya N. Khramshina**, Postgraduate Student, Nosov Magnitogorsk State Technical University (address: prosp. Lenina 38, Magnitogorsk, 455000, Chelyabinskaya obl., Russia).

Поступила в редакцию 11.04.2024  
Одобрена после рецензирования 21.11.2024  
Принята к публикации 25.11.2024

Submitted 11 April 2024  
Approved after reviewing 21 November 2024  
Accepted for publication 25 November 2024