

**РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
В 1950-1991-Е ГГ.:
ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЙ ОБЗОР
(г. Тольятти)**

В данной статье рассматриваются работы, посвященные развитию городского общественного транспорта в городах СССР в 1950-1991-е гг. Анализ исторической литературы следует разделить на три периода. Так как в данный период отечественные города массово застраивались новыми районами и кварталами, появлялись новые города, строились заводы и фабрики, развивался и общественный транспорт, данные явления получили свое отражение в исторической литературе.

Ключевые слова: общественный транспорт; городской транспорт; города; историография.

*Tolmachev V.V.*²

**THE DEVELOPMENT OF URBAN PUBLIC TRANSPORT
IN THE 1950-1991S:
A HISTORIOGRAPHICAL REVIEW
(Togliatti)**

This article examines the works devoted to the development of urban public transport in the cities of the USSR in the 1950s-1990s. The analysis of historical literature should be divided into three periods. Since during this period, domestic cities were massively built up with new districts and neighborhoods, new cities appeared, factories and factories were built, and public transport developed. These phenomena are reflected in the historical literature.

Keywords: public transport; urban transport; cities; historiography.

¹ Толмачев Виталий Владимирович, г. Тольятти, Тольяттинский государственный университет, аспирант, отечественная история, кафедра истории и философии (науч. рук. О.А. Безгина, д-р ист. наук, доцент), v.1415@mail.ru

² Tolmachev Vitali Vladimirovich, Tolyatti, Tolyatti State University, postgraduate student, Russian History, Department of History and Philosophy (scientific supervisor O.A. Bezgina, Doctor of Historical Sciences, associate professor), v.1415@mail.ru

В настоящее время городской общественный транспорт является важнейшим компонентом городской инфраструктуры, влияющим на экономическое развитие и выполняющим ключевую роль в городской жизни – перевозку населения. Период 1950-1991 годов представляет собой ключевой этап в истории формирования и эволюции систем городского общественного транспорта в городах СССР. В это время происходили значительные изменения в социальной, политической и экономических сферах, которые оказали непосредственное влияние на развитие систем городского общественного транспорта.

Рассматривая историю развития городского общественного транспорта в СССР в 1950-1991 годы, следует разбить исторические исследования по хронологическому принципу на три этапа.

К первому этапу относятся работы советского периода, написанные в 1950-1991 гг. Здесь они выделяются по двум типам. Первый тип – общие научные работы по транспорту. Данные исследования рассматривают развитие городского транспорта в рамках реализации хозяйственно-экономических планов. В них большее внимание уделяется материально-технической базе городского общественного транспорта и проблемам, связанным с ним. История становления городского транспорта представляет собой подтекст для объяснения сложившихся явлений и проблем на городском общественном транспорте. К таким работам следует отнести труды Аксенова И.Я. «Единая транспортная система» (1991) и «Транспорт: история, современность, перспективы» (1985), Зотова Д.К. «Проблемы развития транспорта в СССР» (1990), Кутыловского М.П. «Электрическая тяга на городском транспорте» (1964), Стараментова А.Е. «Городской транспорт» (1969) и Ставничего Ю.А. «Транспортные системы городов» (1990). Второй тип – исторические исследования городской транспортной системы, где рассматриваются вопросы становления и развития пассажирских перевозок в городах СССР. Это монографии Годеса Я.Г. «Ленинградский электротранспорт» (1987) и «Это новый старый трамвай» (1982).

Например, в работе Аксенова И.Я. «Единая транспортная система» автор акцентирует внимание на социальной функции транспорта, которая обеспечивает трудовые и бытовые поездки людей¹. Другая проблема, которую автор поднимает в своем ис-

¹ Аксенов И.Я. Единая транспортная система. Москва: Высшая школа. 1991. С. 38.

следовании, – это перспективы развития и повышения эффективности работы общественного транспорта и ускорение на нем научно-технического прогресса. И.Я. Аксенов отмечает, что в 1970-х гг. внимание к городскому общественному транспорту со стороны научно-технического прогресса спало, а в 1980-х гг. качество услуг по перевозке пассажиров в городах ухудшилось. Самая большая проблема – нарушение расписания и интервалов движения¹. Также автор считает, что стандарты и требования к городским пассажирским перевозкам должны быть едиными для всего СССР и между городами должен быть баланс в транспортном развитии².

В другом исследовании «Транспорт: история, современность, перспективы» И.Я. Аксенов пишет, что планирование транспортных линий в городах должно исходить не из потенциальной городской застройки, а из пассажиропотока. Опыт массового строительства жилья в 1960-1970-е гг. показал, что в некоторых новых районах Москвы и Ленинграда, где проживало большое количество жителей, сохранялся низкий пассажиропоток³.

В труде Зотова Д.К. «Проблемы развития транспорта в СССР» автор поднимает важные вопросы в области транспорта, с которыми столкнулся Советский Союз в эпоху перестройки. Наиболее актуальными проблемами, по мнению Д.К. Зотова, являются массовая автомобилизация страны и изменение социально-экономических условий для организации работы общественного транспорта. Из-за массовой автомобилизации, с которыми столкнулись США, сокращается роль общественного транспорта в перевозке населения. Городские пассажирские перевозки начинают приходить в упадок⁴. Также Д.К. Зотов предполагает, что в нарастающем городском автомобильном потоке для автобусов и троллейбусов нужно будет развивать транспортную инфраструктуру: создавать дополнительные полосы для движения общественного транспорта, модернизировать контактную сеть для увеличения скорости движения троллейбусов⁵.

¹ Аксенов И.Я. Единая транспортная система. С. 40.

² Там же. С. 58.

³ Его же. Транспорт: история, современность, перспективы. Москва: Наука, 1985. С. 86.

⁴ Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. Москва: Транспорт, 1990. С. 60.

⁵ Там же. С. 61.

Перспективу развития автор наблюдает в автобусах, говоря о том, что основной акцент на пассажирских перевозках в будущем будет сделан на автобусном сообщении, мотивируя это мобильностью автобусов и использованием их на окраинах города. Автобус, по мнению автора, должен быть мощным, чтобы обеспечивать быстрый разгон. Также массовый переход на газовое топливо способствует снижению стоимости эксплуатации автобусов¹.

В монографии Я.Г. Годеса «Ленинградский электротранспорт» автор рассматривает историю развития трамвайного хозяйства в Ленинграде, она носит характер исторического повествования. В труде представлена информация о работе трамвайных предприятий, о протяженности трамвайных сетей, о моделях трамвайных вагонов, которые находились в эксплуатации, о досуге работников предприятий. Для трамвайного хозяйства Ленинграда во второй половине XX века стали наблюдаться две проблемы. Первая проблема связана с эксплуатацией новых трамваев ЛМ-68 и ЛМ-68М в 1970-е гг. на старых линиях в центре города. Изношенные тяговые подстанции не справлялись с нагрузкой, поэтому замена тягового оборудования в исторической части города оказалась затруднительной, но своевременной². Вторая проблема, характерная для трамвайного движения в Ленинграде во второй половине XX века, – вопрос системы оплаты проезда³. Стоит отметить, что в работе отсутствует информация о трамвайных маршрутах в Ленинграде в 1950-1991 гг.

Ко второму этапу относятся исследования, написанные после прекращения существования СССР и смены социально-экономической формации – в период с 1991 по 2012 г. В ходе проведения политики денационализации производственных предприятий с последующей приватизаций или передачей предприятий в муниципальную форму собственности изменилось отношение к городскому общественному транспорту. Представители государственной власти, городские и региональные администрации стали обращать внимание на проблемы городского транспорта, который достался в наследство бывшим советским республикам. Историки, изучающие советский период, стали по-другому смотреть на проблемы и осо-

¹ Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта... С. 68.

² Годес Я.Г. Ленинградский электротранспорт. Ленинград: Проспект. 1987. С. 24.

³ Там же. С. 27.

бенности системы городского транспорта, которая существовала в городах СССР во второй половине XX века, до 1991 года.

Особенностью этого периода также является локальное (по городам) изучение городских транспортных систем. Авторы рассматривают организацию пассажирских перевозок в конкретном городе, полностью раскрывая историю его становления и развития. Многие исторические труды, монографии в этот период составляли сами сотрудники пассажирских предприятий, которые работали в транспортной сфере во второй половине XX века.

К данному периоду следует отнести работы М.А. Вдовина «Страницы истории ростовского трамвая» (2001), Д.А. Ермака «Трамвай на улицах Киева» (2011), Козинского А.П. «Челябинскому трамваю 70 лет» (2002), авторского коллектива М.Д. Иванова, А.И. Кирсанова, В.В. Розалиева «История московского трамвая» (2009), исследования В.А. Овсянникова «Дела и люди: пассажирский транспорт Тольятти» (2000), А.Д. Ковалева «Очерки истории ярославского трамвая и троллейбуса» (2005), монографии Г.П. Жилы «По городу идет троллейбус» (1995), С.А. Тархова «История московского трамвая» (1999) и «Первый в Крыму: история трамвая и троллейбуса в Севастополе» (1998).

Например, работа С.А. Тархова. «История московского трамвая» посвящена истории развития городского рельсового транспорта в Москве: от конок до реорганизации трамвайного движения в 1990-е гг. Обращаясь к 1950–1991 гг., автор отмечает, что основной тенденцией изменения трамвайной системы в Москве во второй половине XX века является ликвидация пассажирских трамвайных перевозок в центре Москвы и перенос ее на окраины. В 1956-1958 гг. в центральной части города было произведено значительное снятие трамвайных путей¹. Трамвай, вытесненный с центральных улиц, продолжал перевозить пассажиров. Снятие было связано с бурным развитием в эти годы автобусного и троллейбусного транспорта. Трамвай воспринимался как устаревший вид транспорта. С.А. Тархов дает отрицательную оценку ликвидации трамвайного движения в центре Москвы, обосновывая это обесцениванием городской администрацией пропускной способности одного вагона трамвая или двух трамвайных вагонов по системе мно-

¹ Тархов С.А. История Московского трамвая. Москва: ПОЛТЭК. 1999. С. 298.

гих единиц (СМЕ). В Москве в 1950-е гг. В основном эксплуатировались трамвайные вагоны серии Ф и М, МТВ-82, КМ и КП, РВЗ¹. Трамвай, вытесненный с центральных улиц, продолжал перевозить пассажиров в заводских и жилых районах (Перово, Новогиреево, Марьино Роща и т. д.)².

В 1960-1970-е гг. городские власти пересмотрели вопрос роли трамвайного движения в Москве. В связи с массовым жилищным строительством и более медленными темпами строительства метро, пишет С.А. Тархов, трамвай стал использоваться как вспомогательный транспорт на окраинах Москвы, для подвоза жителей к близлежащим станциям метро. Такими районами Москвы, например, были Медведково, Чертаново, Тушино. Однако данное решение транспортного вопроса имело свои недостатки. Например, в связи со строительством Горьковской линии Московского метрополитена (ныне – Замоскворецкая) наблюдалась загруженность трамвайного сообщения от станции метро «Сокол» до станции метро «Речной вокзал»³. Автор не дает положительную или отрицательную оценку транспортной политике Москвы в 1960-1970-е гг., объясняя это временным явлением в области развития городского общественного транспорта.

В 1980-е гг. и в начале 1990-х гг. тенденция по сокращению и капитальному ремонту трамвайных путей в районах Москвы продолжалась. Трамвай использовался как временная замена метрополитену. В начале 1980-х гг. С.А. Тархов отмечает положительную тенденцию в реализации трамвайного сообщения в новых районах Москвы, например в районе Строгино, где изначально не планировалось прокладывать линию метро⁴. Также, на взгляд автора, нужно использовать градостроительный опыт Ленинграда, где вместе со строительством новых жилых районов сразу строились трамвайные линии, а где это было нужно – трамвайные парки⁵.

Отрицательным явлением в области развития трамвайного движения в Москве, по мнению автора, стал нарастающий кризис к концу 1980-х – началу 1990-х гг., который не позволил реализовать многие проекты. Например, не были проложены линии скоростного

¹ Тархов С.А. История Московского трамвая. С. 295.

² Там же. С. 310.

³ Там же. С. 311.

⁴ Там же. С. 322.

⁵ Там же. С. 323.

трамвая в районах Бутово, Митино, Косино-Жулебино. В районе Бутово не был построен трамвайный парк на 250 вагонов¹.

Второй положительной тенденцией в истории развития трамвайного сообщения в Москве С.А. Тархов называет своевременное обновление моторвагонного подвижного состава в трамвайных парках. В этой области транспортного хозяйства Москва была передовым городом по сравнению с другими городами СССР. Старые двухосные вагоны типа «Ф» постепенно списывались и передавались в другие города. В 1956 г. их число было 80 единиц. В 1959 г. были списаны последние 33 вагона². В 1964 г. началось массовое поступление чехословацких трамвайных вагонов Tatra T3 SU в вариантах: 2-дверные, 3-дверные. Вагоны эксплуатировались как одиночные, так и по системе многих единиц от 2 до 3 вагонов. В 1967 г. стали поступать сочлененные вагоны Tatra K2³.

Именно в Москве проходили испытания новые трамвайные вагоны, которые принимались в эксплуатацию на линиях в Москве и других городах Советского Союза. В 1956 г. поступили 6 опытных вагонов РВЗ-55. В 1958 г. в Апаковское депо с Рижского завода прибыли еще три новых экспериментальных вагона РВЗ-57⁴. В 1989 г. эксплуатацию в Москве проходил арендованный у Чехии трамвай Tatra KT-8D5⁵.

Подводя итоги, С.А. Тархов рассматривает все особенности развития трамвайного движения в Москве. Дается оценка о целесообразности проводимой политики Московским исполкомом в области трамвайного хозяйства. Даются исторические данные об открытиях и изменениях маршрутов, количестве трамвайных вагонов, длине эксплуатационных линий.

В исследовании авторского коллектива М.Д. Иванова, А.И. Кирсанова, В.В. Розалиева «История московского трамвая» также рассматриваются стадии становления и развития московского трамвая

Фундаментальными работами в области изучения истории Тольяттинского городского общественного транспорта стали монография директора Тольяттинского троллейбусного управления Г.П. Жилы «По городу идет троллейбус» и работа краеведа В.А. Овсянникова «Дела и люди: пассажирский транспорт Тольятти», со-

¹ Тархов С.А. История Московского трамвая. С. 323.

² Там же. С. 308.

³ Там же. С. 315.

⁴ Там же. С. 295.

⁵ Там же. С. 327.

авторами которой являлись Г.П. Жила и начальник транспортного управления г. Тольятти М.И. Финтушал.

В монографии Жилы Г.П. «По городу идет троллейбус» рассматриваются основные исторические события, которые происходили в развитии троллейбусной системы в городе Тольятти. В ее основу вошла информация об открытии троллейбусного сообщения в городе, открытии новых маршрутов, строительстве новых линий и тяговых подстанций. Присутствуют воспоминания работников троллейбусного управления.

Вначале Г.П. Жила дает положительную оценку в реализации троллейбусного сообщения в городе Тольятти: «К середине января 1966 г. государственной комиссией был подписан акт о сдаче троллейбусного депо №1 в эксплуатацию. Радостная долгожданная весть быстро облетела весь город численностью в 183 тысячи человек. Долгожданный день пуска первого троллейбуса наступил»¹. Далее автор описывает, с какими трудностями столкнулось троллейбусное предприятие в первые годы своей работы: «Очень большая текучесть кадров (107 человек за год), большое количество сходов машин (377 сходов), отсутствие в достаточном количестве ремонтных рабочих, знающих устройство троллейбусов...»²

Автор отмечает, что после неудачных попыток решить данные проблемы он был приглашен в город Тольятти и провел колоссальную работу вместе с другими приглашенными людьми по улучшению состояния городской троллейбусной системы. Были улучшены показатели и качество пассажирских перевозок, упала текучка кадров, были приглашены работники из других регионов. При этом Г.П. Жила пишет, что многие рационализаторские предложения, внедренные с его приходом в 1967 году, работают до настоящего времени (1995 г.)³. Автор монографии в последующие годы дает положительную оценку работы как Тольяттинского троллейбусного предприятия, так и организаций, которые участвовали в строительстве троллейбусных линий, депо и тяговых подстанций: «Коллектив института “Гипрокоммундотранс” под руководством главного инженера Воронцова А.М. блестяще справился с поставленной задачей»⁴.

¹ Жила Г.П. По городу идет троллейбус. Тольятти, 1995. С. 8.

² Там же. С. 9.

³ Там же. С.10

⁴ Там же. С. 12.

В 1970-е гг. Г.П. Жила показывает проблемы, с которыми столкнулось троллейбусное предприятие в это десятилетие. Основной проблемой, по мнению автора, продолжала оставаться текучесть кадров. Больше всех работу покидали кондукторы – 38 %. Поэтому в 1973 году троллейбусное управление перешло на комбинированную систему оплаты проезда¹.

В целом можно сказать, что монография Г.П. Жилы содержит обширный исторический пласт о работе Тольяттинского троллейбусного управления, присутствуют данные об открытии маршрутов, количестве троллейбусных вагонов, проблемах, с которыми столкнулось предприятие в 1960-1990-е гг. Однако она содержит недостаточные данные о моделях троллейбусов, которые эксплуатировались на тех или иных маршрутах.

В исследовании «Дела и люди: Пассажирский транспорт Тольятти» В.А. Овсянников рассматривает историю становления всех предприятий, которые занимались пассажирскими перевозками к 2000 году. Здесь предоставлены материалы по работе Тольяттинского троллейбусного управления, Тольяттинского пассажирского автокомбината, пассажирских автотранспортных предприятий № 1 и № 3, деятельность таксомоторного парка и учебного транспортного комбината. Авторский коллектив и В.А. Овсянников высоко оценивают работу пассажирских предприятий: «Достаточное количество транспорта обеспечивало нормальный вывоз трудящихся с автозавода»².

Большая часть книги построена на воспоминаниях сотрудников пассажирских предприятий, которые дают оценку событиям, которые происходили с ними за период их работы. Например, из воспоминания работника ТПАТК М.С. Маштакова следует выделить информацию о том, что в 1964 году в автокомбинат начали поступать автобусы ЛАЗ-695 и Ikarus-55, а старые автобусы ЗиС-155 и ЗиС-158 стали списываться, при этом М.С. Маштаков поясняет, что для них был большой проблемой приход новых автобусов, так как для них не хватало места в старых гаражах автокомбината³.

Проводя анализ исследования В.А. Овсянникова, следует отметить, что в нем нет информации об открытии автобусных маршру-

¹ Жила Г.П. По городу идет троллейбус. С. 21.

² Дела и люди: Пассажирский транспорт Тольятти / [авт. кол.]; под ред. Овсянникова В.А. Тольятти: 2000. С. 50.

³ Там же. С. 36.

рутов. Отсутствует информация о протяженности маршрута, его нумерации и количестве автобусов, которые эксплуатируются на данном маршруте. Нет данных по количеству автобусов конкретной модели, которые эксплуатируются на пассажирском предприятии.

К третьему этапу исследований относятся исторические работы по городскому общественному транспорту, написанные в период с 2012 г. до современности (2024 г.). Выделение данного периода в отдельный этап связано с тем, что именно в 2012 г. начали реализовываться программы по проведению транспортных реформ в городах, где пересматривались вопросы по организации пассажирских перевозок. Особенностью этого периода стала критика существующей транспортной системы в городах РФ и СНГ, которая сформировалась в 1990-е гг. и продолжила существовать в 2000-е гг. в практически неизменном виде. Опыт организации пассажирских перевозок, которые использовали в советский период (государственная поддержка, своевременное обновление парка подвижного состава и т. д.), стал применяться в ходе реализации программ транспортных реформ. Реформы были проведены в Москве (2016 г.), Санкт-Петербурге (2023 г.), Перми (2019 г.) и других городах. Это явление в области развития городского транспорта оказало влияние и на исторические исследования. Историки изменили свою оценку к развитию пассажирских перевозок в СССР в 1950-1991 гг. К данному типу исследований следует отнести работы Климова К. «Московский троллейбус» (2016) и «Минский троллейбус» (2022), В.С. Пащенко и Р.Ф. Фомина «Трамвай и троллейбус в Воронеже» (2018), О.Ю. Бодни «Троллейбусные поезда» (2024).

Например, в исследовании О.Ю. Бодни «Троллейбусные поезда» рассматриваются история появления и причины упадка троллейбусов, созданных по СМЕ (системе многих единиц). Основной причиной отказа от троллейбусных поездов О.Ю. Бодня называет сложность эксплуатации при увеличении интенсивности движения, сложность обслуживания, троллейбусные поезда были вытеснены сочлененными троллейбусами ЗиУ-683. При этом автор дает высокую оценку работы троллейбусам по СМЕ во многих городах СССР, так как они хорошо справлялись с загруженностью на маршрутах в часы пик¹.

¹ Бодня О.Ю. Троллейбусные поезда. Москва, 2024. С. 79.

Таким образом, историографический обзор истории городского общественного транспорта показывает, что большинство исторических исследований проводились после 1991 года. В основном труды затрагивают тему истории развития городского электротранспорта, так как в 1990-2020-е гг. сохраняется тенденция к его сокращению. Выявлено малое количество фундаментальных исторических исследований, которые рассматривают автобусные пассажирские перевозки в городах СССР.

УДК 94(47).084.2

DOI: 10.18287/978-5-6052980-3-8-2024-42

*Уколова Б.И.*¹

**КУЙБЫШЕВСКИЙ ТЕАТР ОПЕРЫ И БАЛЕТА НАКАНУНЕ
И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ:
СОЗДАНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ
(г. Самара)**

В статье рассматривается деятельность Куйбышевского театра оперы и балета накануне и в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., определяется его роль в культурной жизни страны в этот период, анализируется влияние военных событий на репертуар театра, место и роль патриотических тем в театральных постановках. Рассматриваются также сложные процессы эвакуации театральных коллективов, адаптации к новым условиям, выявляется уникальность опыта Куйбышевского оперного театра и его вклад в искусство и общественную жизнь в период войны.

Ключевые слова: Куйбышевский театр оперы и балета; развитие театра в годы Великой Отечественной войны; патриотизм в искусстве.

¹ Уколова Богдана Игоревна, г. Самара, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, бакалавр, исторический факультет, кафедра отечественной истории и историографии (науч. рук. Е.Н. Филимонова, канд. ист. наук, доцент), bogdanaukolova@gmail.com