

Научная статья

УДК 93/94

DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_128

ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТРАМВАЕВ В РСФСР ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х – НАЧАЛЕ 1940-х гг.

Алексей Сергеевич Давыдов¹

*Юго-Западный государственный университет¹
Курск, Россия*

¹ Аспирант кафедры конституционного права,
ORCID ID: 0000-0001-9177-3903, тел.: (471) 222-24-49, e-mail: oi46@mail.ru

Аннотация. Настоящее исследование выполнено на основе анализа неопубликованных источников, выявленных в фондах Государственного архива Российской Федерации и Российского государственного архива экономики. В исторической литературе вопрос о производстве подвижного состава для трамвайных хозяйств обходился стороной. В статье предпринята попытка изучения динамики производства подвижного состава для трамвайных хозяйств РСФСР. В результате удалось установить, что во второй половине 1930-х гг. произошло существенное сокращение производства трамвайных вагонов. Одной из причин возникавших трудностей являлись противоречия между центральными органами отраслевого управления, трезво оценивавшими возможности предприятий, находившихся в их подчинении, и представителями высшей бюрократии советского государства, настаивавшими на выполнении явно завышенных планов.

Ключевые слова: трамвай, подвижной состав, вагоны, Наркомтяжпром, Наркомсредмаш, Главтрамвай.

Для цитирования: Давыдов А.С. Проблемы производства и модернизации подвижного состава трамваев в РСФСР во второй половине 1930-х – начале 1940-х гг. // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2023. № 4. С. 128–133. DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_128

Введение

Исследование истории развития электрического трамвая в последнее время привлекает большое количество специалистов, работающих в области социально-гуманитарных дисциплин. Так, С.А. Тархов исследовал историю трамвайных хозяйств Курска [22] и Орла [23], В.В. Розалиев – Рязани [19], Ярославля [20], Владивостока [21], Москвы [18], а также выявил особенности управления электротранспортом в РФ [17]. Характеристика функционирования электротранспорта г. Воронежа дана в монографии В.С. Пащенко [16]. Определенной вехой в изучении истории трамвая и троллейбуса стала энциклопедия, вышедшая под редакцией Ю.М. Косого [1]. Однако до сих пор проблемы производства подвижного состава специально не рассматривались, большинство авторов обращали внимание преимущественно на технические и качественные характеристики трамвайных вагонов. Лишь В.В. Розалиев в работе, посвященной истории государственного управления электротранспортом, в определенной мере осветил ситуацию, складывавшуюся с производством трамвайных вагонов. В настоящей статье содержится попытка восполнить имеющийся в литературе пробел.

Результаты

В 1930-е гг. на территории РСФСР активно развивалось трамвайное движение. Электрический трамвай становился основным видом городского транспорта, осуществлявшим как пассажирские, так и грузовые перевозки. Нередко он служил главным средством транспортной связи между промышленными предприятиями и жилыми кварталами. Трамвай во многих случаях оказывался практически безальтернативным видом городского транспорта из-за неразвитости автобусного движения. По данным, представленным в информационной справке Госплана для Совнаркома РСФСР 10 июня 1941 г., трамвайное движение осуществлялось в 46 городах республики, однако трамвайные предприятия г. Магнитогорска, г. Нижнего Тагила и г. Кемерово находились в подчинении различных наркоматов промышленности [2, л. 4]. Наиболее активный рост трамвайного хозяйства в РСФСР пришелся именно на 1930-е гг. (табл. 1). За это время трамвайное движение удалось организовать в 14 различных городах, протяженность рельсового пути увеличить на 1178 км, а общее число вагонов выросло на 3803 единицы.

Таблица 1 – Развитие трамвайного хозяйства РСФСР к 1941 г. [2, л. 4]

	1917	1928/1929	1932	1937	1940
Число городов, имеющих трамвай	23	29	33	42	43
Длина одиночных трамвайных путей	927	1 418	1 881	2 369	2 596
в % к 1917 г.	100	153	203	256	280
Число инвентарных вагонов	2 939	3 688	5 680	7 280	7 491
в % к 1917 г.	100	125	193	248	255
Количество перевезенных пассажиров (млн)	770	1 590	3 846	4 401	4 934
в % к 1917 г.	100	206	500	572	640

Несмотря на высокие темпы роста, в отрасли оставался ряд нерешенных проблем, одной из которых являлся высокий износ подвижного состава. Так, по данным докладной записки Главтрамвая, адресованной в ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР,

к 1938 г. в 42 городах РСФСР, использовавших трамвайный транспорт, имелось 7342 вагона. Большая часть из них имела длительный срок эксплуатации и требовала обновления (табл. 2).

Таблица 2 – Срок эксплуатации подвижного состава трамвайных хозяйств РСФСР к 1938 г. [4, л. 74].

Срок эксплуатации вагонов	Количество вагонов	% отношение к общему числу
40 лет и выше	204	2,8
От 30 до 40 лет	73	1,0
От 20 до 30 лет	2 120	28,9
От 10 до 20 лет	1 680	22,9
10 лет и менее	3 265	44,4

Как видим, более половины трамвайных вагонов (55,6 %) находились в эксплуатации более 10 лет. Срок службы многих вагонов уже истек, подвижной состав нуждался в замене на новые и современные вагоны.

Вопрос о необходимости модернизации подвижного состава трамвайных хозяйств поднял Нарком коммунального хозяйства РСФСР П.И. Светлов в конце 1937 г. в докладной записке, адресованной Экономическому совету при Совнаркоме СССР [5, л. 1]. Дело в том, что в стране наибольшее распространение получила модель двусосного трамвайного моторного и прицепного вагона харьковского и московского типа «Х» и «М». Его основные недостатки были озвучены руководством Главного управления трамваев Наркомата коммунального хозяйства РСФСР в информационной справке, направленной в жилищно-коммунальный сектор Госплана РСФСР 22 ноября 1937 г. В документе отмечалось, что данный тип трамвайного вагона являлся маломестительным, имелись 26 сидячих мест. Вагон весил 13,6 т, что вызывало трудности в управлении и ограничивало скорость движения. Неудобства при посадке и высадке пассажиров создавали узкие двери и высокие порожки. Вентиляция в вагоне отсутствовала, а освещение внутри салона оставалось слабым. Помимо этого, вагон не обладал звуковой сигнализацией, во время движения издавал много шума. Отмечалась и недолговечность в эксплуатации таких вагонов [6, л. 1]. В то же время к достоинствам вагона специалисты относили неприхотливость в использовании, высокую ремонтпригодность и надежность [14, с. 25]. Ранее, в записке на имя председателя Совнаркома СССР В.М. Молотова и наркома тяжелой промышленности СССР Г.К. Орджоникидзе от 27 апреля 1935 г. председатель Моссовета Н.А. Булганин, проводя сравнения между троллейбусом и трамваем, делал акцент на том, что ход движения трамвая более жесткий, двигался он с невысокой

скоростью и трамвайные вагоны не отличались большими удобствами для пассажиров [7, л. 2].

Трамвайные хозяйства испытывали общий недостаток подвижного состава, что вызывало переполненность вагонов пассажирами. Именно на это указывал на тот момент председатель Совнаркома РСФСР Н.А. Булганин в записке от 15 мая 1938 г. на имя В.Я. Чубаря в Экономсовет при Совнаркоме СССР [9, л. 11]. Данная проблема усугублялась установившейся в 1933–1937 гг. тенденцией по снижению производства трамвайных вагонов промышленностью РСФСР: 951 вагон в 1933 г., 458 – в 1934 г., 537 – в 1935 г., 589 – в 1936 г., 288 – в 1937 г. [9, л. 11]. Всего за этот период было произведено 2 833 вагона, в итоге спад выпуска трамвайных вагонов составил 330 % по отношению к 1933 г. и 205 % по отношению к 1936 г. В основном падение производства подвижного состава было связано с ведущим предприятием советского вагоностроения – Мытищинским вагоностроительным заводом. С 1933 по 1937 гг. здесь было выпущено 2 204 вагона [5, л. 1]. В 1937 г. на заводе произошло сокращение производства в 2 раза по сравнению с 1936 г.

Согласно постановлению Совнаркома СССР от 5 января 1937 г. заводы Наркомата тяжелой промышленности должны были выпустить 200 четырехосных трамвайных вагонов [8, л. 10]. Однако Главное управление транспортного машиностроения Наркомтяжпрома СССР снизило производственную программу на 100 единиц, такое резкое сокращение выпуска было вызвано большим заданием по изготовлению вагонов для московского метрополитена [8, л. 8]. Это не осталось незамеченным и было оспорено Всесоюзным Советом по делам коммунального хозяйства (ВСКХ), о чем указывалось в записке, направленной в Совнарком СССР на имя В.М. Молотова 5 февраля 1937 г. [8, л. 7]. Решение, принятое Главтрансашем, как отмечали в ВСКХ, не позволяло не только реализовать планы по расширению

трамвайного хозяйства в городах РСФСР, но и не обеспечивало восстановления техники, выбывающей по амортизации. Учитывая то, что многие вагоны нуждались в замене, ВСКХ просил Совнарком СССР дать распоряжение о производстве на Мытищинском заводе 400 двухосных вагонов [8, л. 8].

Предложение ВСКХ об увеличении выпуска трамваев было рассмотрено Госпланом СССР. Произошел казус. Совнарком СССР принял решение о выпуске 200 четырехосных вагонов без разработанной документации по созданию нового типа трамвайного вагона. Для выхода из сложившейся ситуации Госплан СССР предложил обязать Наркомтяжпром выпускать двухосные трамвайные вагоны из расчета, что один четырехосный вагон равен двум двухосным. Данное предложение было направлено в Совнарком СССР 28 февраля 1937 г. [8, л. 10].

На этом дискуссии об объеме производственной программы Мытищинского вагоностроительного завода не закончились. Наркомтяжпром СССР был не готов пойти на двукратное увеличение выпуска вагонов, ссылаясь на постановление Совнаркома СССР от 3 октября 1936 г., согласно которому с 1 июля 1937 г. должно было начаться производство модернизированных вагонов. Их базой должны были стать два американских четырехосных вагона, которые предполагалось закупить Наркоматом внешней торговли СССР в США вместе с чертежами. Но указанная сделка не состоялась из-за отказа американской стороны [8, л. 9]. К тому же советские ведомства, как правило, не были заинтересованы в увеличении планов, довольствуясь достижением и перевыполнением плановых показателей [15, с. 36]. С другой стороны, предприятия рассчитывали свои силы и не желали брать на себя невыполнимых обязательств.

В итоге Наркомтяжпром активно защищал ранее утвержденный, а, главное, сниженный план. Несмотря на то, что предложение ВСКХ и Наркомата коммунального хозяйства РСФСР было поддержано Госпланом СССР, объем производственной программы не изменился. Последняя попытка добиться своего со стороны ВСКХ и Наркомхоза РСФСР произошла 17 апреля 1937 г. ввремя обсуждения данного вопроса в Совнаркомом СССР, в ходе которого было предложено Госплану СССР в течение месяца представить свои предложения по поводу расширения производства трамвайных вагонов. В результате ничего представлено не было, а изначальный план не изменился [8, л. 1].

Актуальным для трамвайного хозяйства РСФСР оставался вопрос не только увеличения производства, но и модернизации существующего подвижного состава. Согласно информационной справке, направленной в Экономический совет при СНК СССР, одной

из ведущих проблем, сопровождающих трамвайное вагоностроение, было отсутствие упорядоченности производства [5, л. 2]. Вагоны выпускались на основе пожеланий и заказов трамвайных предприятий. Забегая вперед, скажем, что данная проблема так и не была решена. Трамвайные хозяйства использовали до 15 типов пассажирских вагонов [3, л. 3]. Их эксплуатация требовала неукоснительного выполнения плана по ремонтам.

Подобное положение объясняется тем обстоятельством, что централизованное управление отраслью началось только в 1937 г. [12, л. 93], и к этому времени, на наш взгляд, наблюдался определенный застой в инженерно-технической мысли. В докладной записке на имя наркома коммунального хозяйства РСФСР. И.Г. Кабанова от 27 сентября 1937 г. Главное управление трамваев Наркомата коммунального хозяйства РСФСР в лице и.о. начальника Я.Ю. Дависа отмечало, что трамваи не только г. Москвы, но и остальных городов РСФСР должны быть удобными для пассажиров. Это требовало не только ввода в серийное производство нового типа подвижного состава, но и кратное увеличение выпуска новых вагонов [4, л. 1].

Основные требования к новому типу трамвайного вагона были сформулированы и отправлены в Совнарком РСФСР 2 августа 1938 г. Новый трамвай должен был иметь небольшую массу, бесшумный ход, плавность и безопасность при движении, высокую скорость с низкими эксплуатационными расходами. Для пассажиров поездка в вагоне должна быть удобной и комфортной [10, л. 11].

Проектировать новый тип вагона для г. Москвы в 1936 г. стало Центральное вагонно-проектное бюро (ЦВПБ) Главтрансмаша СССР. Основные работы поручались Московскому трамвайному тресту. В результате удалось завершить лишь эскизный проект четырехосного трамвайного вагона. Сказалось недостаточное финансирование проекта [4, л. 2]. Однако работы по проектированию оказались бесполезными для дальнейшего развития вагоностроения в СССР. Главтрансмаш СССР отправил в США своего сотрудника для знакомства и изучения последних достижений в зарубежном трамвайном вагоностроении [4, л. 2]. В итоге выбор был сделан в пользу четырехосного вагона типа РСС (Presidents Conference Committee – Комитет конференции представителей трамвайных обществ), выпущенного в 1935 г. Его рекомендовалось взять за образец для разработки как эскизного, так и технического проекта для нового типа советского вагона [4, л. 2]. Дело в том, что выпускавшийся с 1935 г. на Сокольническом вагоноремонтно-строительном заводе (СВаРЗ) четырехосный вагон сильно уступал американскому РСС (табл. 3).

Таблица 3 – Технические характеристики четырехосных вагонов типа СВаРЗ и РСС [9, л. 10]

Тип вагона	Длина вагона, м	Вес вагона, т	Количество мест для сидения	Средняя техническая скорость, км/ч	Мощность мотора, кВт	Вес одного двигателя, кг
СВаРЗ	15	27,5	54	40	55	1100
РСС	15	15,0	56	67	42,5	320

Отметим, что трамвайный вагон типа СВаРЗ был практически в 2 раза тяжелее американского вагона, уступал ему в скорости и в общем количестве сидячих мест. Именно Главтрамвай просил у наркома

коммунального хозяйства И.Г. Кабанова разрешения правительства приобрести в США 10 вагонов типа РСС для проектирования нового типа советского трамвайного вагона.

Главтрамвай сделал также смелое предложение о возможности проектирования двухъярусного трамвайного вагона, что было навеяно опытом использования в европейских городах двухэтажных трамваев. Однако руководитель сектора городского транспорта Академии коммунального хозяйства В.Г. Сосянц отмечал, что двухъярусные трамвайные вагоны обладают меньшими удобствами по сравнению с одноярусными. К ним относятся малая высота, отсутствие принудительной вентиляции, наличие лестниц, большая вероятность аварий и более высокие требования к состоянию путей [4, л. 48].

В фондах ГА РФ автором данной статьи был обнаружен проект постановления Экономического Совета при СНК СССР от 15 мая 1938 г., скорректированный его председателем В.М. Молотовым [9, л. 2]. Несмотря на сложность задачи по проектированию и пуску в серийное производство нового четыреххосного трамвайного вагона, сроки подготовки проекта и дальнейшего выпуска трамвайных вагонов были сокращены. Так, В.М. Молотов настаивал, чтобы проект четыреххосного вагона был готов уже к 1 января 1939 г., а не к 1 апреля, а двуосного как раз к 1 апреля, а не к 1 июля того же года. Опытные образцы должны быть изготовлены в 1-м и 2-м квартале 1939 г. соответственно. На полях документа председатель Экономсовета при СНК СССР записал: «Начиная с 3 квартала 1939 г. обеспечить серийное производство трамвайных вагонов нового типа» [9, л. 2]. Выполнение возлагалось на Наркомат машиностроения СССР.

Вопрос о сроках производства трамвайных вагонов стоял остро и вылился в ведомственный конфликт. Совнарком РСФСР просил Экономсовет обязать Наркоммаш СССР не только произвести на подчиненных ему заводах 400 трамвайных вагонов, но начать с 1939 г. серийный выпуск трамвайного вагона нового типа [9, л. 10]. С озвученными требованиями не был согласен Наркоммаш СССР. В записке, направленной в Экономсовет при Совнаркоме СССР от 28 мая 1938 г., говорилось: «В указанные сроки уложиться невозможно» [9, л. 3]. Отказ был продиктован тем, что Наркоммаш СССР мог изготовить опытный образец нового четыреххосного вагона только к 1 апреля 1939 г. в связи с загруженностью Мытищинского вагоностроительного завода проектами трамвайного вагона СВарЗ, вагона метро типа «Г» и скоростного электрифицированного вагона. Причем изготовление нового двуххосного вагона следовало ожидать только после начала производства четыреххосного [9, л. 3]. В справке, направленной наркому внешней торговли А.И. Микояну, указывалось, что сроки, которые наметил Наркоммаш СССР, «необходимо сократить» [9, л. 12]. На заседании Экономического совета при Совнаркоме СССР от 15 июля 1938 г. было поручено в 5-ти дневный срок

Наркоммашу вместе с СНК РСФСР наметить мероприятия, способные обеспечить выпуск нового типа трамваев во втором полугодии 1939 г. [9, л. 15]. Ответ от председателя Совнаркома РСФСР Н.А. Булганина и наркома машиностроения СССР В.К. Львова последовал несколько позже и был направлен в Экономсовет при Совнаркоме СССР только 24 августа 1938 г. [8, л. 20]. В результате обсуждений и взаимного диалога было решено не форсировать выполнение по проектным заданиям, подготовить к 1 июля 1939 г. проект нового четыреххосного вагона, а к 1 января 1940 г. – двуосного. Первые опытные образцы должны были появиться к 1 апреля и в 3-м квартале 1940 г. соответственно. Серийное производство обоих типов вагонов должно было начаться с 3-го квартала 1940 г. [9, л. 19].

Определились и с базовыми характеристиками нового вагона. Для Москвы и Ленинграда предлагался четыреххосный моторный вагон одностороннего и одиночного движения с массой до 15 т, в конструкции которого обязательно должна применяться легированная сталь. Вместимость вагона рассчитывалась на 100–110 мест, средняя эксплуатационная скорость – 22 км/ч, длина – 15 м, ширина – 2,6 м. Требовалось обеспечить бесшумность во время движения, как у американского РСС. Двуосные вагоны предполагалось изготавливать с учетом конструктивных решений новых четыреххосных вагонов [9, л. 19].

К сожалению, советским гражданам и трамвайным хозяйствам СССР не удалось увидеть трамвайный вагон с заявленными характеристиками. Они не были одобрены наркомом тяжелой промышленности СССР Л.М. Кагановичем по вполне объективным причинам. Существовал недостаток ресурсов. Под текстом справки «О производстве трамвайных вагонов» от 14 ноября 1938 г. Л.М. Каганович сделал запись: «Легированных сталей у нас не хватит. Резиновые рессоры тоже затруднительно будет дать. Заводы и так перегружены техническими заказами» [9, л. 20].

Первые опытные образцы четыреххосного трамвайного вагона были выпущены на Мытищинском вагоностроительном заводе Наркомата среднего машиностроения СССР в декабре 1938 г. Согласно записке заместителя наркома среднего машиностроения СССР П.М. Зернова от 20 апреля 1939 г., завод в 1939 г. должен был освоить 100 четыреххосных вагонов [11, л. 5]. Производившийся уже модернизированный четыреххосный трамвайный вагон типа «М-38» по-прежнему уступал американскому четыреххосному вагону типа РСС (табл. 4). Помимо большого веса в 22,5 т, советский вагон уступал американскому аналогу в тормозной системе, несовершенной передаче движения от мотора к скатам.

Таблица 4 – Технические характеристики четыреххосных вагонов типа М-38 и РСС [2, л. 7]

Тип вагона	Длина вагона, м	Вес вагона, т	Количество мест для сидения	Средняя техническая скорость, км/ч	Число двигателей в вагоне	Вес одного двигателя, кг
М-38	15	22,5	56	50	4	1100
РСС	15	15,5	56	67	4	320

Выводы

Таким образом, к началу 1941 г. трамвайные хозяйства РСФСР, насчитывавшие в своем составе 7 491 вагон [13, л. 1], по-прежнему испытывали недостаток в них, следствием чего во время поездок становилась переполненность их пассажирами. Не была решена проблема с вводом в серийное производство нового типа подвижного состава. Только в небольших количествах с 1939 г. стал производиться четырехосный трамвайный вагон на Мытищинском вагоностроительном заводе, хотя и он являлся только улучшенной версией вагона такого же типа, созданного на заводе СВАРЗ. Несмотря на предпринимаемые попытки разработать новый вагон, этого сделать не удалось, не получилось и скопировать американский вагон РСС. Само же производство подвижного состава сокращалось, сказывались противоречия между ведомственными интересами. Управление трамвайным хозяйством республики удалось

централизовать только в 1937 г., до этого не ставилась задача ни по унификации подвижного состава, ни по разработке единой модели вагонов. Само производство во многом было инерционным, воспроизводились модели типа «Х» и «М» 1929 г. Правительство не закрывало глаза на имевшиеся проблемы, а ставило задачи, выделяло средства на ввод в эксплуатацию новых вагонов. В дальнейшем трамвайные хозяйства РСФСР ждал самый трудный период в их истории – время Великой Отечественной войны. Результаты, которых добилась советская инженерная мысль и вагоностроение, найдут применение уже в конце войны, когда снова будет поставлен вопрос о новом типе подвижного состава.

Конфликт интересов

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

Библиографический список

1. Городской электрический транспорт в России, СССР и Российской Федерации / под ред. Ю.М. Косога. Н. Новгород : Штрих-Н, 2007. 368 с.
2. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГА РФ). Ф. А-259. Оп. 2. Д. 560.
3. ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 2. Д. 559.
4. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6141.
5. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6434.
6. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6137.
7. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 16. Д. 297.
8. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 20. Д. 2229.
9. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 22. Д. 475.
10. ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6246.
11. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 23. Д. 1080.
12. Государственный архив Курской области. Ф. Р-3322. Оп. 1. Д. 35.
13. Российский государственный архив экономики. Ф. 1562. Оп. 14. Д. 1087.
14. Кожушко Ю.Н. Условия труда производственного персонала трамваев в городах Челябинской области в 1930-е гг. // Вестник ЮУрГУ. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2023. № 2. С. 23–28. DOI: 10.14529/ssh230203.
15. Коряковцев А.А. «Экономика дефицита» Я. Корнаи в контексте «политэкономии реального социализма»: методологический аспект исследования советского общества // Антиномии. 2023. № 2. С. 27–46. DOI: 10.17506/26867206 23 2 27.
16. Пащенко В.С. Трамвай и троллейбус в Воронеже. М. : Железнодорожное дело, 2013. 350 с.
17. Розалиев В.В. Городской электротранспорт : из истории государственного управления. М., 2004. 278 с.
18. Розалиев В.В. Московский трамвай : его прошлое, настоящее и будущее : к 100-летию открытия в Москве первой линии электрического трамвая. М. : Рос. психол. о-во, 1999. 327 с.
19. Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Рязани : к 50-летию появления в Рязани электропоязда. М., 1999. 156 с.
20. Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Ярославля, 1900–2000 : посвящ. 50-летию пуска первого трамвая в Ярославле. М. : Рос. гос. гуманитар. ун-т, 2001. 519 с.
21. Розалиев В.В. Трамвай Владивостока : краткий исторический очерк. М., 2014. 130 с.
22. Тархов С.А. Курскому трамваю 100 лет // Вестник ГЭТ России. 1998. № 3. С. 28–34.
23. Тархов С.А. Орловскому трамваю 100 лет // Вестник ГЭТ России. 1999. № 2. С. 25–27.

References

1. Kossoi, Y.M. (ed.) (2007) *Gorodskoi elektricheskii transport v Rossii, SSSR I Rossiiskoi Federacii* [Urban electric transport in Russia, the USSR and the Russian Federation]. N. Novgorod, Shtrikh N. 368 p. (In Russian)
2. *Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii* (GA RF) [The State Archive of the Russian Federation]. F. A-259. Op. 2. D. 560.
3. GA RF. F. A-259. Op. 2. D. 559.
4. GA RF. F. A-314. Op. 1. D. 6141.
5. GA RF. F. A-314. Op. 1. D. 6434.
6. GA RF. F. A-314. Op. 1. D. 6137.
7. GA RF. F. R-5446. Op. 16. D. 297.
8. GA RF. F. R-5446. Op. 20. D. 2229.
9. GA RF. F. R-5446. Op. 49. D. 958.

10. GA RF. F. A-314. Op. 1. D. 6246.
11. GA RF. F. R-5446. Op. 23. D. 1080.
12. *Gosudarstvennyi arkhiv Kurskoi oblasti* [The State Archive Kursk Region]. F. R-3322. Op. 1. D. 35.
13. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki* [The Russian State Archive of Economics]. F. 1562. Op. 14. D. 1087.
14. Kozhushko, Y.N. (2023) 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 YuUrGU. Seriya: Sotsial'no-gumanitarnye nauki.* (2), 23–28. DOI: 10.14529/ssh230203. (In Russian)
15. Koryakovtsev, A.A. (2023) «Ekonomika defitsita» Ya. Kornai v kontekste «politekonomii real'nogo sotsializma»: metodologicheskii aspekt issledovaniya sovetskogo obshchestva [«The Economy of Scarcity» by J. Kornai in the context of the «political economy of real socialism»: a methodological aspect of the study of Soviet society]. *Antinomii.* (2), 27–46. DOI:10.17506/26867206_23_2_27. (In Russian)
16. Pashchenko, V.S. (2013) *Tramvai i trolleibus v Voronezhe* [Tram and trolleybus in Voronezh]. Moscow, Zheleznodorozhnoe delo publ, 350 p. (In Russian)
17. Rozaliev, V.V. (2004) *Gorodskoi elektrotransport: iz istorii gosudarstvennogo upravleniya* [Urban electric transport: from the history of public administration]. Moscow, 278 p. (In Russian)
18. Rozaliev, V.V. (1999) *Moskovskii tramvai: ego proshloe, nastoyashchee i budushchee: K 100-letiyu otkrytiya v Moskve pervoi linii elektricheskogo tramvaya* [Moscow tram: its past, present and future: To the 100th anniversary of the opening of the first electric tram line in Moscow]. Moscow, Ros. Psikhologic publ, 327 p. (In Russian)
19. Rozaliev, V.V. (1999) *Istoriya tramvaya i trolleibusa Ryazani : k 50-letiyu poyavleniya v Ryazani elektrotransporta* [History of the tram and trolleybus of Ryazan: To the 50th anniversary of the appearance of electric transport in Ryazan]. Moscow, 156 p. (In Russian)
20. Rozaliev, V.V. (2001) *Istoriya tramvaya i trolleibusa Yaroslavlya, 1900–2000: Posvyashch. 50-letiyu puska pervogo tramvaya v Yaroslavle* [History of the tram and trolleybus of Yaroslavl, 1900–2000: Dedicated. 50th anniversary of the launch of the first tram in Yaroslavl]. Moscow, Ros. gos. gumanitar. un-t publ. 519 p. (In Russian)
21. Rozaliev, V.V. (2014) *Tramvai Vladivostoka: kratkii istoricheskii ocherk* [Vladivostok tram: a brief historical sketch]. Moscow, 130 p. (In Russian)
22. Tarkhov, S.A. (1998) Kurskomu tramvayu 100 let [The Kursk tram is 100 years old]. *Vestnik GET Rossii.* (3), 28–34. (In Russian)
23. Tarkhov, S.A. (1999) Orlovskomu tramvayu 100 let [Oryol tram is 100 years old]. *Vestnik GET Rossii.* (2), 25–27. (In Russian)

Поступила в редакцию 20.10.2023

Подписана в печать 28.12.2023

Original article

UDC 93/94

DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_128

PROBLEMS OF PRODUCTION AND MODERNIZATION OF TRAM ROLLING STOCK IN THE RSFSR IN THE SECOND HALF OF THE 1930S – EARLY 1940S.

Alexey S. Davydov¹

*Southwestern State University¹
Kursk, Russia*

¹ Postgraduate Student of the Department of Constitutional Law,
ORCID ID: 0000-0001-9177-3903, tel.: (4712) 22-24-49, e-mail: oi46@mail.ru

Abstract. This research was carried out by the author on the basis of an analysis of unpublished sources identified in the funds of the State Archive of the Russian Federation and the Russian State Archive of Economics. In the historical literature, the issue of the production of rolling stock for tram facilities was avoided. Thus, the author made one of the first attempts in historical literature to analyze the dynamics of production of rolling stock for tram services of the RSFSR. As a result of the study, the significant reduction in the production of tram cars in the second half of the 1930s was established. This was due to the fact that the production process was associated with contradictions between the central bodies of sectoral management, soberly assessing the capabilities of the enterprises under their subordination, and representatives of the highest bureaucracy of the Soviet state, insisting on the implementation of inflated, often forced plans.

Keywords: tram, rolling stock, cars, Narkomtyazhprom, Narkomsredmash, Glavtramvay.

Cite as: Davydov, A.S. (2023) Problems of production and modernization of tram rolling stock in the RSFSR in the second half of the 1930s – early 1940s. *Izvestia Voronezh State Pedagogical University.* (4), 128–133. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2023_4_128

Received 20.10.2023

Accepted 28.12.2023