

УДК: 94(470.55)''193/194''(045)

*Ю.Н. Храмшина*

### **СОЦИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО ТРАМВАЯ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ КУЛЬТУРЫ ГОРОЖАНИНА В 1930-е – 1940-е ГОДЫ (НА ПРИМЕРЕ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ)<sup>1</sup>**

В данной работе трамвай рассматривается как социальное пространство, отражающее быт и культуру городов, в которых он функционировал. Цель исследования – проанализировать влияние пространства трамвая провинциального города РСФСР в 1930-е – 1940-е гг. на формирование культуры горожанина. Исследование проведено на основе анализа делопроизводственной документации, публицистических источников через призму истории повседневности, с привлечением модели социального пространства. К факторам, оказывавшим влияние на культуру поведения горожан в трамвае, отнесены: несоответствие количества вагонов в трамвайных парках и потребностей городов, дефицит и низкий уровень квалификации рабочих кадров, низкий уровень культуры населения в целом в исследуемый период. Формирование нормативного поведения пассажиров трамвая осуществлялось следующими группами методов: 1) пропагандистские – публикации в периодической печати, деятельность местных партийных ячеек; 2) административные – привлечение помощи милиции, общественных наблюдателей; 3) правовые – издание нормативно-правовых актов, изменение льготных категорий граждан. Сделан вывод о существенном влиянии поведенческих практик, одобряемых в социальном пространстве трамвая, на повышение общей культуры горожанина в 1930-е – 1940-е гг.

*Ключевые слова:* история повседневности, социальное пространство, трамвай, Челябинск, Магнитогорск, Златоуст, культура горожанина.

DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1157-1162

Трамвай – общественные пространства, являвшиеся местами ежедневного приложения норм поведения горожанина. В 1930-е – 1940-е гг. население советских городов испытывало большое воздействие от коммуникаций на городском электротранспорте. По данным СНК РСФСР в 1940 г. на трамвайное движение приходилось около 90 % перевозок всех пассажиров в городах РСФСР [2, ф. А-314, оп. 1, д. 463, л. 67]. С другой стороны – 1920-е – 1930-е гг. – период «культурной революции» в СССР, затронувшей все стороны жизни населения и формировавшей так наз. «советского человека». Формирование культурного облика советского горожанина за счет трамвая проходило двух плоскостях. Во-первых, сам трамвай, как пространство коммуникаций воздействовал на повседневные практики людей, создавая среду для нормативного поведения. Во-вторых, трамвай, подобно поездкам, связывавшим части империи [13, с. 79], связывали части города, усиливая мобильность горожан и формируя единое пространство города. Значимость трамвая в 1930-е гг. определялась его целевой аудиторией – промышленными рабочими, пользовавшимися «коммунальным городским транспортом для деловых и культурно-бытовых поездок» [2, ф. А-314, оп. 1, д. 5032, л. 1].

Российская историография проблемы трамвайного движения в РСФСР начала формироваться в период дискуссий о введении трамвайного движения – в дореволюционный период. К настоящему времени написаны монографии об истории трамвая в отдельных городах и регионах. В советской историографии основной акцент при изучении трамвая ставился на его технологические и инфраструктурные характеристики. Проходивший в постсоветской историографии антропологический поворот привел к расхождению исследований трамвая по направляющим: история техники и предприятий и история взаимоотношений людей на транспорте. Родовая принадлежность трамвая к городскому электротранспорту позволяет обращаться к исследованиям метрополитена, пространственное измерение которого рассмотрено в работах И. С. Богатыревой, О.Н. Запорожец. Анализ пространства вагона, специфических транспортных практик на материалах Магнитогорска представлен в работах исследовательского коллектива под руководством М.Н. Потёмкиной и М.В. Грязнова [14]. Однако влияние трамвая на формирование культурного облика горожан не получило должного анализа в историографии городского пассажирского электрического транспорта.

<sup>1</sup> Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта РНФ в рамках научного проекта № 22-18-20022.

Цель исследования – проанализировать влияние пространства трамвая провинциального города РСФСР в 1930-е – 1940-е гг. на формирование культуры горожанина.

Анализ материалов фонда А-314 Государственного архива РФ о функционировании трамвайных хозяйств в городах РСФСР демонстрирует типичность протекавших в них процессов, что позволяет экстраполировать выводы, сделанные на материале Челябинской области на ситуацию в провинциальных трамваях всей РСФСР. Источниковая база исследования включает данные периодической печати (газеты «Магнитогорский рабочий», «Магнитогорский металл») и материалы Государственного архива Российской Федерации, Объединённого государственного архива Челябинской области, Архива Златоустовского городского округа, представленные преимущественно делопроизводственной документацией.

Методологической рамкой исследования стала модель «социального пространства» Д. Лэппе, адаптированная для рельсового транспорта в работе Ф. Шенка и дополненная идеями историков повседневности Ш. Фицпатрик и Н. Б. Лебиной в части компонентов культуры горожанина советских городов. Н. Б. Лебина предложила рассматривать компоненты культурного облика горожанина через борьбу с «пережитками» прошлого. К таким пережиткам исследователь отнесла [4, с. 320]: пьянство, преступность, проституцию, суицид. По мнению Ш. Фицпатрик, в 1930-е гг. людям в СССР предстояло освоить несколько уровней культуры [7, с. 99]: первый уровень – культура личной гигиены; второй уровень – знание различных правил: правил поведения в общественных местах, в обращении с женщиной, за столом, знание основ коммунистической идеологии; третий уровень – культура этикета. В соответствии с моделью «социального пространства» под пространством трамвая в данной работе подразумеваются четыре измерения [13, с. 16-19]: «физический субстрат» (материальные условия взаимодействия людей в трамвае), «правила и нормы» (нормативно-правовые акты определявшие работу трамвая), «общественная практика» (коммуникации представителей различных социальных групп вокруг трамвая), «знаковая и символическая система» (трамвай как место формирования культурного кода горожан и инструмент политики государства). Основное внимание сосредоточено на втором, третьем и четвертом измерениях.

Информацию для понимания ситуации в трамваях дают правила пользования трамваем в городах РСФСР, которые устанавливались ВЦИК и СНК РСФСР и утверждались Городскими советами. Правила 1930-х – 1940-х гг. требовали, чтобы пассажиры входили через заднюю дверь, а выходили через переднюю, заставляя тем самым пассажиров постоянно продвигаться вперед. Направление движения пассажиров сзади вперед обусловлено удобством, выявленным в ходе эксплуатации трамваев, автобусов в СССР и странах Западной Европы [2, ф. А-314, оп. 2, д. 5815, л. 139]. Из-за переполненности вагонов толпа часто не позволяла выйти пассажиру на своей остановке. Круг лиц, которые могли находиться на передней площадке моторного вагона кроме вагоновожатых, был ограничен двумя людьми. В целях слежения за безопасностью правила пользования трамваем разрешали вход через переднюю площадку моторных вагонов только героям Советского Союза, депутатам, беременным женщинам по справке консультации, инвалидам Отечественной войны, детям дошкольного возраста и школьникам до 3-го класса включительно [5]. На практике водители трамваев и кондуктора не всегда разрешали детям производить посадку в вагон через переднюю площадку, что отмечалось пассажирами и отправлялось в форме жалоб в местные газеты [10, с. 2]. Половине из обозначенных выше категорий также предоставлялся льготный проезд. На наш взгляд, отдельные условия входа в вагон и льготы на проезд латентно подчеркивали значимость перечисленных категорий для советского общества и подспудно способствовали формированию уважительного отношения к ним.

Правила пользования трамваем стимулировали горожан следить за своим внешним видом. За курение внутри трамвая, провоз животных, плевок на пол, засорение и загрязнение трамвая кондуктору надлежало немедленно высаживать пассажира [9, с. 171]. Стоит понимать, что несоблюдение санитарных норм на транспорте было связано и с общим уровнем социальной и промышленной инфраструктуры в городах, например, с отсутствием в каждом цехе душевых кабин для работников грязных производств [11, с. 2].

Общий уровень культуры населения городов в 1930-е – 1940-е гг. оставался достаточно низким, что на фоне экономических тягот индустриализации и военного времени приводило к девиациям. Трамвайные хозяйства в наибольшей степени испытывали, и, соответственно, пытались бороться с хулиганством, воровством, вандализмом, безбилетным проездом. Собственные силы трамвайных хозяйств в первую очередь закрывали потребность в организации движения, во вторую – контроль. Со-

гласно подсчетам Министерства Коммунального хозяйства РСФСР, произведенного на 1948 г. контролеры могли охватить ревизиями не более 20 % пассажиров [2, ф. А-314, оп. 2, д. 3309, л. 183], что создавало возможность для бесплатного проезда. Часть горожан, работавших в новых промышленных районах городов, предпочитали вместо покупки проездных билетов заплатить штраф [2, ф. А-259, оп. 5, д. 1224, л. 59]. Поэтому, например, трамвайщики Магнитогорска после обнаружения солидного дефицита из-за провоза пассажиров без билетов в 1946 бюджетном году прибегли к помощи в продаже билетов от Городского отдела МВД [6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 6–7].

Пассажиров, хулиганивших во время движения, снимали с трамваев, а особо злостных, при участии работников милиции, предавали суду. Например, Магнитогорский Городской Отдел МВД в 1946 – 1947 гг. зафиксировал следующее: «будучи в нетрезвом виде один военнослужащий вытолкнул с передней площадки вагоновожатую, за что он с санкции Городского прокурора арестован и предан суду» [6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 7]. В Челябинске в 1946 г. посторонними лицами обворовывались вагоны, стоявшие в трамвайном парке [6, ф. П-796, оп. 1, д. 12, л. 27об]. Сложнее всего было отследить факты вандализма трамвайных вагонов на линии движения, поэтому борьба с ним шла постфактум через публикации заметок о фактах порчи диванов, стекол вагонов и др. в местных периодических изданиях [3]. С целью уменьшения количества граждан, нарушавших правила пользования трамваем, работниками милиции ставились посты при диспетчерских трамвайных парков, осуществлялось дежурство на остановках, проводились рейды, в ходе которых выписывали предупреждения и штрафы, часть нарушителей высаживалась из трамвая [6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 6]. В качестве особой меры в 1945 г. Управление коммунального хозяйства Магнитогорского металлургического комбината содержало за свой счёт взвод по регулированию уличного движения и установлению порядка в трамвае [6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 6].

Несоответствие количества вагонов в трамвайных парках и потребностей городов делало место для проезда в трамвае особо ценным ресурсом. В справке Государственной плановой комиссии при СНК РСФСР от 10 июня 1941 г. значилось: пассажиров на один вагон в движении в год при нормальном наполнении 450–500 тыс. приходилось в 1937 г. – 708 тыс., 1938 г. – 750 тыс., 1939 г. – 805 тыс., в 1940 г. – 810 тыс. [2, ф. А-259, оп. 2, д. 560, л. 7]. Городские трамваи часто ходили переполненными, особенно в утренние и вечерние часы, в которые движение работников промышленных предприятий было наиболее интенсивным. Поэтому часть пассажиров во время движения, в нарушение правил, висела на подножках, на задней сцепке и между вагонами, что вызвало к жизни появление термина «висуны» [2, ф. А-314, оп. 2, д. 5000, л. 106; 6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 7] и приводило к несчастным случаям [6, ф. П-234, оп. 17, д. 2, л. 18–19об]. С другой стороны, нехватка квалифицированных рабочих кадров приводила к дезорганизации движения на отдельных направлениях, несоблюдению графика движения, формированию конфликтных ситуаций. Ш. Фицпатрик в монографии «Повседневный сталинизм...» отмечала, что в Ленинграде были случаи курсирования по рельсам «диких» трамваев, то есть незапланированных, с самозванными водителями и кондукторами, нелегально сажавших пассажиров и принимавших плату за проезд [7, с. 66–67].

Безбилетный проезд части пассажиров, проезд в неположенных местах и, как следствие, значительное число несчастных случаев, особенно – среди детей до 16 лет, входивших и выходивших во время движения вагонов [2, ф. Р-5456, оп. 22, д. 158, л. 3], вызвали изменение размера тарифа за проезд и штрафов за нарушения правил пользования трамваем. В 1940-х гг. Главное управление трамваев стабильно получало предложения от местных управлений об изменении размера штрафа за безбилетный проезд в трамвае. В декабре 1943 г.: НККХ РСФСР ставил вопрос о распространении на все города РСФСР постановления СНК РСФСР от 26 октября 1943 г. «О повышении в городе Москве штрафа за безбилетный проезд в трамваях, троллейбусах, автобусах и метрополитене до 10 рублей». Однако тогда вопрос был снят с обсуждения [2, ф. А-259, оп. 5, д. 1224, л. 59]. В июне 1944 г. СНК РСФСР отклонил предложение Исполнительного комитета Казанского городского совета трудящихся установить штраф за безбилетный проезд в трамвае в размере 10 руб., вместо утвержденных в 1931 г. штрафов в размере 1 руб. за нарушение правил уличного движения и 3 руб. за нарушение правил, регулировавших порядок в общественных местах [2, ф. А-259, оп. 5, д. 1224, л. 77]. Отклонено было и обращение Свердловского Областного исполнительного комитета о повышении для Нижнего Тагила размера штрафов до 25 руб., взыскиваемых на месте за нарушение общественного порядка в трамвае, до 10 руб. за безбилетный проезд в трамвае. Важна аргументация отказа: «Ходатайство Свердловского облисполкома необоснованно, так как рост безбилетных пассажиров вызывается главным образом

плохой работой трамвая (нерегулярность движения, переполнение), а также недостатком разменной монеты» [2, ф. А-259, оп. 5, д. 1224, л. 59]. После проведения денежной реформы 1947 г. часть пассажиров стала отказываться уплачивать штраф, что обязывало контролеров лично передавать пассажиров в милицию [2, ф. А-314, оп. 2, д. 3309, л. 183]. Такая практика была нежелательной в условиях ограниченного количества контролеров.

Единые тарифы за проезд на пассажирском транспорте вводились с 16 августа 1948 г. постановлением Совета Министров РСФСР: за проезд в трамвае независимо от расстояния – 30 коп. за одну поездку в черте города, 50 коп. по маршрутам, выходящим за пределы города и 1 руб. за провоз одного места багажа [8]. По подсчетам МКХ при вероятности ревизий не более одного раза за пять поездок тариф за проезд в трамвае в 30 коп. при штрафе в 1 руб., оставлял возможность для злоупотреблений пассажиров, так как сумма штрафов достигала трех поездок [2, ф. А-314, оп. 2, д. 3309, л. 183]. Поэтому с 1 июня 1949 г. во всех городах РСФСР вводился единый размер штрафа, налагаемый контролерами в размере 5 руб. за безбилетный проезд в трамвае или неоплаченный провоз багажа (одно место) [12, с. 252]. Вероятно, это стало одним из факторов уменьшения количества безбилетных пассажиров, снижения травматизма среди взрослых пассажиров. Однако открытым оставался вопрос о культуре пользования трамваем детьми школьного возраста и снижении детского травматизма. Среди школьников закрепились следующие стратегии пользования трамваем, отмеченная министром коммунального хозяйства РСФСР В.И. Говорковым: «Школьники, в значительной своей части не оплачивая проезд, висят на подножках вагонов, едут на буферах, а при требованиях кондукторов оплатить за проезд, прыгают на ходу из вагонов, что вызывает увечья и несчастные случаи» [2, ф. А-314, оп. 2, д. 4121, л. 13]. В Магнитогорске в ходе рейдов милиции в 1946–1947 гг. было задержано 269 «детей-конькобежцев», т. е. детей, которые надевали коньки, цеплялись за трамвай и таким образом катались по ходу движения. С задержанных снимали коньки и частично через Городские Отделения милиции, воздействовали на родителей за безнадзорность [6, ф. П-234, оп. 21, д. 74, л. 7]. МКХ РСФСР с одобрения Министерством трудовых резервов СССР и Министерством просвещения РСФСР ходатайствовало перед СНК РСФСР о введении льготного тарифа за пользование детьми до 15 лет трамваем в размере 15 коп. [2, ф. А-314, оп. 2, д. 4121, л. 13].

Воздействие на горожанина производилось за счет постоянной борьбы за культуру обслуживания пассажиров, стандарт которой включал чистый вагон, вежливое взаимодействие, опрятный внешний вид работников трамвая. Комиссия Президиума ЦИК СССР протоколом № 10 утвердила форму одежды в гражданских наркоматах и организациях, в том числе и для трамвайных хозяйств в сентябре 1936 г. [2, ф. А-314, оп. 1, д. 6136, л. 16]. На практике на протяжении 1930-х – 1940-х гг. в делопроизводственной документации о годовой деятельности управлений трамваев городов Челябинской области часты были такие сообщения: «все вагоны в грязи, нет бережного отношения к вагонам» со стороны работников трамвая, «отсутствует всякая связь и часовая сеть», «спецодежда отсутствует» [6, ф. П-796, оп. 1, д. 12, л. 27об; 1, ф. Р-270, оп. 1, д. 120, л. 14].

Таким образом, влияние на культуру поведения горожанина в трамвае в 1930-е – 1940-е гг. оказывали: несоответствие количества вагонов в трамвайных парках и потребностей городов, дефицит и низкий уровень квалификации рабочих кадров, низкий уровень культуры населения, не налаженные механизмы работы трамвайных служб, дефициты инструментов, служебной одежды. В трамваях осуществлялась борьба с такими девиациями как пьянство, хулиганство, вандализм. Работа трамвайных хозяйств способствовала формированию культуры личной гигиены, закрепляла знание правил поведения в общественных местах, в обращении с женщинами, детьми, ветеранами, героями труда. Нормативное поведение пассажиров формировалось и поддерживалось за счет развития нормативно-правовой базы, борьбы за культуру обслуживания населения, привлечения милиции, освещения ситуаций в трамвае в местной прессе.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив Златоустовского городского округа (АЗГО). Ф. Р-270 – Златоустовский Горкомхоз.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-259 – Совет Министров РСФСР, Ф. А-314 – Главное управление коммунального хозяйства при Совете народных комиссаров РСФСР; Министерство жилищно-коммунального хозяйства РСФСР; Ф. Р-5456 – Центральные комитеты профессиональных союзов работников местной промышленности и коммунально-бытовых предприятий.
3. Не проходите мимо // Магнитогорский рабочий. 1949. 18 дек.

4. *Лебина Н. Б.* Советская повседневность: нормы и аномалии. От военного коммунизма к большому стилю. М.: Новое литературное обозрение, 2015. 488 с.
5. О правилах пользования трамваем // *Магнитогорский рабочий*. 1943. 3 дек.
6. Объединённый государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. П-234 – Магнитогорский городской комитет КПСС, Ф. П-796 – Первичная организация КПСС Челябинского трамвайно-троллейбусного управления.
7. Повседневный сталинизм: социальная история Советской России в 30-е годы: город / *Шейла Фицпатрик*; пер. с англ. Л. Ю. Пантина. М.: РОССПЭН, 2008. 332 с.
8. Постановление Совета Министров РСФСР № 839 от 11 августа 1948 г. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=14185&ysclid=lcrhvb0yiv574324632#trEmlcSTN06SHzAdX>
9. *Потемкина М.Н., Тимофеев Е.А., Грязнов М.В.* Магнитогорский трамвай: документы, статистика, воспоминания: Монография в 3 т. Ч. 1: Становление, война, послевоенные годы (1930 – 1955 гг.). Магнитогорск: Магнитогорский Дом печати, 2018. 204 с.
10. Упорядочить посадку школьников // *Магнитогорский рабочий*. 1944. 15 янв.
11. В поисках душевой // *Магнитогорский Металл*. 1943. 2 июня.
12. Хронологическое собрание законов, указов Президиума Верховного Совета и постановлений Правительства РСФСР. Т. 4: 1948–1953 гг. М.: Госюриздат. 618 с.
13. *Шенк Ф. Б.* Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / [авторизованный пер. с нем. М. Лавринович]. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 573 с.
14. *Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T.* Public transport and soviet industrialisation: the tram service in the socialist city of Magnitogorsk (USSR) *Industrial Archaeology Review*. 2021. Т. 43. № 1. С. 65–74.

Поступила в редакцию 01.06.2023

Храмшина Юлия Николаевна, аспирант  
 ФГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова»  
 455000, Россия, Челябинская область, г. Магнитогорск, просп. Ленина, 26  
 E-mail: [y\\_kozhushko@mail.ru](mailto:y_kozhushko@mail.ru)

*Yu. N. Khramshina*

**SOCIAL SPACE OF THE TRAM AS A FACTOR IN THE FORMATION OF A CITIZEN'S CULTURE  
 IN THE 1930S - 1940S (AS EXEMPLIFIED BY THE CHELYABINSK REGION)**

DOI: 10.35634/2412-9534-2023-33-5-1157-1162

In this paper, the tram is considered as a social space that reflects the life and culture of the cities in which it functioned. The purpose of the study is to analyze the influence of the tram space in a provincial city of the RSFSR in 1930-1940 on the formation of the culture of a city dweller. The research is based on the analysis of office records, self-sources, journalistic sources through the prism of the methodology of the history of everyday life, with the involvement of a model of social space. The author attributed to the factors that influenced the culture of behavior of citizens in the tramway: the discrepancy between the number of cars in tram fleets and the needs of cities, the shortage and low level of qualification of workers, the low level of culture of the population as a whole during the study period. The formation of the normative behavior of tram passengers was carried out by the following groups of methods: 1) propaganda – publications in the periodical press, the activities of local party cells; 2) administrative – attracting the help of the police, public observers; 3) legal – the publication of normative legal acts of the Main Department of Trams, the change of preferential categories of citizens. The conclusion is made about the significant influence of behavioral practices in the communicative space of the tram on the improvement of the general culture of the citizen in the 1930s - 1940s.

*Keywords:* history of everyday life, social space, tram, Chelyabinsk, Magnitogorsk, Zlatoust, culture of a city dweller.

REFERENCES

1. Arkhiv Zlatoustovskogo gorodskogo okruga (AZGO) [Archive of the Zlatoust city district]. (in Russian, unpublished).
2. Gosudarstvennyy arhiv Rossijskoj Federacii (GA RF) [State Archive of the Russian Federation]. (in Russian, unpublished).
3. Ne prohodite mimo [Don't pass by]. *Magnitogorskij rabochij* [Magnitogorsk Worker], 1949, Dec., 18. (In Russian).
4. *Lebina N. B.* Sovetskaya povsednevnost': normy i anomalii. Ot voennogo kommunizma k bol'shomu stilyu [Soviet

- Everyday Life: Norms and Anomalies. From War Communism to Great Style]. Moscow, “Novoe literaturnoe obozrenie” Publ., 2015, 488 p. . (In Russian).
5. O pravilah pol'zovaniya tramvaem [On the rules for using the tram]. Magnitogorskiy rabochiy [Magnitogorsk Worker], 1943, Dec., 3. (In Russian).
  6. Ob"edinyonnyj gosudarstvennyj arhiv Chelyabinskoy oblasti (OGA ChO) [Joint State Archive of Chelyabinsk Region], (in Russian, unpublished).
  7. Povsednevnyj stalinizm: social'naya istoriya Sovetskoj Rossii v 30-e gody: gorod [Everyday Stalinism. Social history of Soviet Russia in the 30s: the city]. *Fitzpatrick Sh.* translation: Per. from English. L.Yu. Pantina. Moscow, Russian Political Encyclopedia (ROSSPEN); Foundation of the First President of Russia B.N. Yeltsin Publ., 2nd ed., 2008, 332 p. (In Russian).
  8. Postanovlenie Soveta Ministrov RSFSR № 839 [Resolution of the Council of Ministers of the RSFSR No. 839], 1948, Aug. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=14185&ysclid=lcrhvboyiv574324632#rEmlcSTN06SHzAdX>. (In Russian).
  9. *Potemkina M.N., Timofeev E.A., Grjaznov M.V.* Magnitogorskij tramvaj: dokumenty, statistika, vospominaniya [Magnitogorsk tram: documents, statistics, memories]: Monografija. Part 1: Stanovlenie, vojna, poslevoennye gody (1930–1955 gg.). Magnitogorsk, “Magnitogorskij Dom pečati” Publ., 2018, 204 p. (In Russian).
  10. Uporyadochit' posadku shkol'nikov [Arrange the boarding of school students]. Magnitogorskiy rabochiy [Magnitogorsk Worker], 1944, Jan., 15. (In Russian).
  11. V poiskah dushevoj [Looking for a shower]. Magnitogorskiy Metall [Magnitogorsk Metal], 1943, June, 2. (In Russian).
  12. Hronologicheskoe sobranie zakonov, ukazov Prezidiuma Verhovnogo Soveta i postanovlenij Pravitel'stva RSFSR. [Chronological collection of laws, decrees of the Presidium of the Supreme Soviet and resolutions of the Government of the RSFSR], Vol. 4: 1948–1953 gg. Moscow, “Gosjurizdat” Publ., 618 p. (In Russian).
  13. *Shenk F.B.* Poezd v sovremennost': mobil'nost' i social'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznyh dorog [Russia's drive to modernity. Mobility and social space in the railway era] [avtorizovannyj per. s nem. M. Lavrinovich]. Moscow, “Novoe literaturnoe obozrenie” Publ., 2016, 573 p. (In Russian).
  14. *Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T.* Public transport and soviet industrialisation: the tram service in the socialist city of magnitogorsk (USSR) *Industrial Archaeology Review*, 2021, vol. 43, no. 1, pp. 65–74.

Received 01.06.2023

Khramshina Yu. N., postgraduate student  
Nosov Magnitogorsk State Technical University  
Leninast., 38, Magnitogorsk, Chelyabinsk Region, Russia, 455000  
E-mail: y\_kozhushko@mail.ru