

Вестник Северного (Арктического) федерального университета.
Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2026. Т. 26, № 2. С. 43–52.
Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta.
Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki, 2026, vol. 26, no. 2, pp. 43–52.



Научная статья
УДК [94(470)+629.48](045)
DOI: 10.37482/2687-1505-V498

Механический завод № 1 трамвайно-троллейбусного управления г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны

Александр Владимирович Горшенин^{1,2}

¹Медицинский университет «Реавиз», Самара, Россия,

e-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6049-8133>

²Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук,
Москва, Россия

Аннотация. Рассматривается организация регионального предприятия по производству элементов боеприпасов в период Великой Отечественной войны в г. Куйбышеве. Цель данного исследования – реконструировать историю механического завода № 1, функционировавшего на базе трамвайно-троллейбусного управления г. Куйбышева в период с 1941 по 1945 год. В рамках статьи рассматриваются предпосылки создания данного предприятия, характеризуется выпускаемая им продукция, анализируются структура и оснащенность производства, а также описываются изменения ведомственной принадлежности за несколько военных лет. С опорой на неопубликованные документы федеральных и региональных архивов установлено, что специальный цех возник на базе помещений вагоноремонтных мастерских трамвайного парка трамвайно-транспортного управления г. Куйбышева в начале 1941 года. В период Великой Отечественной войны в нем было оперативно налажено производство двух элементов боеприпасов: головки от реактивного снаряда для БМ-8 и корпуса 45-миллиметрового осколочно-го снаряда. В 1942 году опытно-экспериментальный цех был преобразован в механический завод № 1, который в том же году был выведен из подчинения трамвайного управления и получил название «Куйбышевский механический завод № 1». Несмотря на формальную самостоятельность и независимость, новое предприятие располагалось на территории трамвайного парка и нередко привлекало кадровый состав трамвайщиков, а также по договоренности использовало материально-бытовую инфраструктуру. В 1944 году механический завод № 1 был возвращен в структуру трамвайно-троллейбусного управления, а в июне 1945 года – ликвидирован.

Ключевые слова: Куйбышев, Великая Отечественная война, производство боеприпасов, военное производство, тыл, механический завод № 1, трамвайно-троллейбусное управление

Для цитирования: Горшенин, А. В. Механический завод № 1 трамвайно-троллейбусного управления г. Куйбышева в годы Великой Отечественной войны / А. В. Горшенин // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. – 2026. – Т. 26, № 2. – С. 43-52. – DOI 10.37482/2687-1505-V498.

Original article

Mechanical Plant No. 1 of Kuibyshev Tram and Trolleybus Administration During the Great Patriotic War

Aleksandr V. Gorshenin^{1,2}

¹Medical University “Reaviz”, Samara, Russia,

e-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6049-8133>

²S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

Abstract. This article dwells on the establishment of a regional enterprise that manufactured ammunition components in the town of Kuibyshev during the Great Patriotic War. The purpose of this paper is to reconstruct the history of the Mechanical Plant No. 1 that was operating on the premises of Kuibyshev Tram and Trolleybus Administration in 1941–1945. The paper studies the prerequisites for the establishment of this enterprise and describes the products manufactured, the equipment and the production structure as well as the changes in the plant’s affiliation over the years. Based on unpublished documents from federal and regional archives, it was determined that a specialized workshop was created on the premises of the carriage repairing workshop at Kuibyshev tram depot in 1941. It produced rocket warheads for BM-8 launchers and bodies for the 45 mm fragmentation shell. In 1942 the workshop was reorganized into the Mechanical Plant No. 1. The same year the plant was separated from the tram administration and renamed Kuibyshev Mechanical Plant No. 1. Despite its formal independence from the tram depot, the plant was located on its territory and often used its workforce as well as infrastructure by agreement. In 1944 the plant was reincorporated into Kuibyshev Tram and Trolleybus Administration, and in June 1945 it was closed down.

Keywords: *Kuibyshev, Great Patriotic War, ammunition production, military production, home front, Mechanical Plant No. 1, tram and trolleybus administration*

For citation: Gorshenin A.V. Mechanical Plant No. 1 of Kuibyshev Tram and Trolleybus Administration During the Great Patriotic War. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2026, vol. 26, no. 2, pp. 43–52. DOI: 10.37482/2687-1505-V498

Значительное увеличение площади многих городов, особенно промышленных центров, произошло в Союзе Советских Социалистических Республик (СССР) в годы индустриализации. В связи с этим в городском хозяйстве бóльшую роль стал играть общественный транспорт. Он связывал между собой различные районы города, нередко удаленные друг от друга на значительные расстояния. В период

Великой Отечественной войны (ВОВ) значение общественного транспорта возросло еще больше, особенно в крупных эвакуационных центрах, куда были перевезены десятки промышленных предприятий. Доставлять значительное число рабочих, выросшее нередко в разы, надлежало городскому транспорту.

Если в советской историографии тема общественного транспорта в целом была раз-

работана слабо [1], то современные исследователи все чаще обращаются к ней. Рассмотрены вопросы взаимосвязи между развитием электротранспорта и строительством соцгородов [2], модернизации подвижного состава трамваев [3], а также роли электротранспорта в формировании культуры горожанина [4]. Вопросы переориентации заводов гражданской промышленности на изготовление продукции для фронта [5] и участия высших учебных заведений в научно-производственной работе в годы войны [6] также изучались ранее. В ряде изданий, посвященных истории транспортных предприятий отдельных городов и регионов, упоминается об организации военного производства. Так, в Москве в первые месяцы войны трамвайщики подключились к производству противотанковых ежей, а в ремонтных мастерских депо им. Артамонова и им. Щепетильникова было налажено производство военной продукции (деталей для гранат, снарядов, специальных воинских саней-теплушек и др.) [7, с. 141]. В трамвайном тресте Сталинграда организовано изготовление снарядов к 45-миллиметровым противотанковым орудиям [8, с. 13]. В г. Горьком старые ремонтные мастерские были приспособлены под производство военной продукции, а вагоноремонтный завод преобразован в минометный [9, с. 63–64].

На примере трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) г. Куйбышева попытка исследования темы выпуска военной продукции в первой половине 1940-х годов осуществляется впервые. Ранее производилась реконструкция судеб погибших на фронте в годы ВОВ работников ТТУ [10].

Исследование опирается на широкий круг источников, преимущественно на неопубликованные документы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Центрального государственного архива Самарской области (ЦГАСО) и Самарского областного государственного архива социально-политической истории (СОГАСПИ). Наиболее обширно представлена

делопроизводственная документация: распорядительные источники центральных и местных органов власти, а также ведомственная переписка с вышестоящими структурами, инициированная руководителями механического завода № 1 ТТУ г. Куйбышева. Значительная часть упомянутых документов впервые вводится в научный оборот.

Методологической основой работы выступает концепция экономической истории, позволяющая проанализировать хозяйственную деятельность производственных предприятий во взаимосвязи с различными экономическими процессами и явлениями. При работе с источниками использовались историко-генетический, проблемно-хронологический и историко-системный методы. Их применение позволило изучить динамику развития предприятия, реконструировать историю его появления и ликвидации, смены ведомственной подчиненности, выяснить причины неудовлетворительной работы и обнаружить мероприятия, которые проводились для улучшения его функционирования.

К началу ВОВ трамвайный парк г. Куйбышева достиг своего расцвета. При населении в 410 тыс. чел. трамваем за год было перевезено более 90 млн пассажиров. Протяженность трамвайных путей составляла 51,7 км, а в распоряжении трамвайного парка находилось 164 вагона. Основной задачей трамвайного предприятия была перевозка пассажиров, однако с началом войны трамвайщики г. Куйбышева стали использовать вагоны и для осуществления грузовых перевозок. Также несколько трамваев было переоборудовано для развозки раненых, прибывавших на железнодорожный вокзал, по госпиталям.

Трамвайный парк г. Куйбышева еще накануне войны, в начале 1941 года, начал изготавливать элементы боеприпасов. Выбор ТТУ для открытия производства был обусловлен рядом факторов. Во-первых, данное управление обладало необходимыми помещениями и станочным оборудованием. Во-вторых, у него имелись рабочая сила достаточной квалификации и ее

возможный резерв (например, вагоновожатые трамвая и кондуктора, конторские служащие и т. п.). В-третьих, ТТУ характеризовалось выстроенной транспортной логистикой (вагоноремонтные мастерские находились на территории депо, которое было связано железнодорожными путями с заводом № 42 Наркомата боеприпасов СССР (завод им. Масленникова), где собирались снаряды для системы залпового огня БМ-8, прозванной солдатами «Катюшей»; перевозка произведенных головок осуществлялась грузовыми трамваями).

В опытно-экспериментальном цеху, располагавшемся на территории вагоноремонтных мастерских ТТУ, производились два изделия: 45-миллиметровый корпус осколочного снаряда (в документации обозначался как «корпус детали К-1») и головка от легкого по калибру реактивного снаряда системы залпового огня БМ-8 (в документации значилась как «деталь № 10 изделия М-8»)¹.

Плановые показатели по изготовлению головки реактивного снаряда для трамвайщиков были немаленькими: из 5 предприятий города, на которых данные детали выпускались, опытно-экспериментальный цех трамвайного парка по необходимому объему находился на третьем месте, при этом не являясь полностью производственным предприятием. Так, согласно плану, за декабрь 1941 года он должен был изготовить 3,5 тыс. деталей, в то время как, например, государственный союзный завод № 530 2-го Главного управления Наркомата боеприпасов СССР (электромеханический завод) – 4 тыс.² Однако реальный объем выпуска продукции был недостаточным, что объяснялось малой мощностью специального производства и слабой обеспеченностью инструментами и станками.

Это подтверждается обращением секретаря Куйбышевского областного комитета Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) (ВКП(б)) Н.Д. Христофорова к заместителю председателя Совета народных комиссаров (СНК) СССР М.Г. Первухину от 16 декабря 1941 года по вопросу о прикреплении трамвайного парка к инструментальному цеху завода им. Масленникова в целях выполнения программы по выпуску боеприпасов³. В данном обращении Н.Д. Христофоров отмечал, что для достижения поставленных плановых показателей опытно-экспериментальный парк Куйбышевского трамвайного парка нуждался в снабжении необходимым режущим инструментом, поскольку своей инструментальной базой не имел. Он же указывал, что практическую помощь в обеспечении таковым мог бы оказать куйбышевский завод № 42. Секретарь обкома просил обязать завод в кратчайший срок обеспечить производство необходимым инструментом⁴.

Ввиду того, что руководство завода им. Масленникова не исполнило это требование, план по производству 45-миллиметровых корпусов снарядов за 1941 год не был выполнен. В частности, руководители Куйбышевского трамвайного парка докладывали в Наркомат коммунального хозяйства Российской Советской Федеративной Социалистической Республики (РСФСР) о нехватке 3 револьверных станков⁵. Серьезное невыполнение плановых показателей в 1941 году стало предпосылкой для выделения цеха в самостоятельный завод.

Так, спустя почти год функционирования на территории трамвайного депо опытно-экспериментального цеха главных мастерских трамвайного парка, в целях улучшения работы данного подразделения и безусловного вы-

¹ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 3. Л. 7.

²РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 15. Л. 132.

³СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 19. Д. 18. Л. 75.

⁴Там же. Л. 76.

⁵ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 25а. Д. 9263. Л. 2.

полнения производственного плана Государственного комитета обороны (ГКО), согласно приказу Наркомата коммунального хозяйства РСФСР от 11 июля 1942 года, на базе Куйбышевского трамвайного управления был образован завод, которому присвоено наименование «Механический завод № 1 Куйбышевского трамвайного управления». Тем же приказом были утверждены структура завода и его штатное расписание. Административно-управленческий штат насчитывал 41 единицу (15 инженерно-технических работников, 14 человек счетно-конторского персонала, 10 сотрудников в охране и 2 работника младшего обслуживающего персонала)⁶. При этом производственный персонал состоял из 281 чел.⁷ Директором завода был назначен В.Н. Куричев. Управляющему трамвайным предприятием Д.М. Терехову надлежало наделить новосозданный завод оборотными средствами в соответствии с установленной программой. Его баланс составил 1 млн 918 тыс. р.⁸

В общей сложности за 1,5 года существования завод номинально числился за четырьмя отделами: транспортным, машиностроительным, городского хозяйства и, наконец, оборонной промышленности. Переподчинение между отделами происходило согласно приказам Наркомата коммунального хозяйства РСФСР. Все перечисленные отделы заводом не занимались, не знали его хозяйства и руководящих работников. Это объясняется рядом причин. Во-первых, руководство Куйбышевского городского комитета ВКП(б) не было заинтересовано в этом производстве и неоднократно ставило вопрос о закрытии завода как мешающего улучшению работы трамвая. Во-вторых, трудности

с рациональной организацией производства и нехватка рабочих и инженерно-технических кадров снижали производительность предприятия⁹.

Поэтому приказом Наркомата коммунального хозяйства РСФСР № 490 от 29 сентября 1942 года, на основании постановления СНК РСФСР, механический завод № 1 был выделен в самостоятельную производственную единицу республиканского подчинения. Отныне он находился в составе Республиканского государственного треста по производству коммунального оборудования «Роскоммунпром» Наркомата коммунального хозяйства РСФСР. В связи с этим предприятие сменило название на «Куйбышевский механический завод № 1»¹⁰.

К моменту передачи трамвайным управлением не были устранены недостатки в технологическом процессе производства корпусов снарядов и деталей № 10, чем объяснялась низкая производительность, а для выполнения некоторых операций и вовсе требовались более квалифицированные рабочие¹¹. В документах по приему завода отмечалась совершенно неудовлетворительная работа данного предприятия. Указывалось, что план по 45-миллиметровым корпусам снарядов за первое полугодие 1942 года был выполнен лишь на 18,24 %, а по детали № 10 к снаряду М-8 – на 93,23 %. При этом база для ремонта оборудования и изготовления простейшего инструмента не была окончательно подготовлена. Планово-предупредительный ремонт не производился, вследствие чего станочное оборудование и приспособления находились в изношенном состоянии¹². Меры по обеспе-

⁶ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 1. Л. 2–3.

⁷Там же. Д. 2. Л. 4 об.

⁸Там же. Д. 1. Л. 1.

⁹СОГАСПИ. Ф. 1753. Оп. 2. Д. 13. Л. 27.

¹⁰ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 2. Л. 1.

¹¹Там же.

¹²Там же.

чению завода производственными рабочими и обслуживающим персоналом не принимались своевременно, поэтому предприятие имело лишь 40 % от необходимого кадрового состава. Из всего вышеперечисленного очевидно, что В.Н. Куричев не справился с обязанностями директора. Он был обвинен в том, что не смог наладить нормальную работу предприятия, и снят с поста с понижением в должности (назначен начальником инструментального цеха)¹³.

Для управления Куйбышевским механическим заводом требовался опытный руководитель и хороший организатор. Поэтому в г. Куйбышев для налаживания работы предприятия был командирован освобожденный от должности директора Московского механосборочного завода треста «Роскоммунпром» Н.Р. Граевский, под руководством которого данный завод демонстрировал хорошие показатели. Граевскому предписывалось в месячный срок укомплектовать аппарат заводоуправления и обеспечить закрепление группы фабрично-заводского обучения для устранения текучести кадров. Надлежало к опытным рабочим прикрепить несколько учеников, которые могли бы восполнить дефицит квалифицированных кадров¹⁴. Как следствие сразу несколько мастеров обзавелись учениками и ситуация с кадровым голодом начала постепенное улучшаться.

После выделения завода в самостоятельное предприятие за ним была закреплена территория площадью 7 642,8 м², на которой находилось два здания: одноэтажное кирпичное помещение инструментального цеха с железобетонной кровлей и одноэтажное деревянное здание заводоуправления (см. *рисунок*). Также на время существования завода за ним закре-

плялись на правах бесплатного пользования следующие помещения ТТУ г. Куйбышева:

- 1) помещение механического цеха (1357 м²);
- 2) помещение котельной (63,7 м²);
- 3) складское помещение (41,4 м²);
- 4) складское помещение (24,7 м²);
- 5) помещение конторы (102,6 м²)¹⁵.

Взаимоотношения завода и управления по вопросам использования данных помещений и их капитального ремонта регулировались специальным договором. По особому договору заводу также предоставлялось право пользоваться помещением кузницы. На 1942 год завод из собственного транспорта имел лишь один грузовой автомобиль-полуполторку и трех лошадей¹⁶.

Любопытно проследить, каким оборудованием был обеспечен завод после выведения из подчинения ТТУ в 1942 году. Основу составляли разнообразные станки: токарно-винторезные, токарные, револьверные, горизонтально-фрезерные, шлифовальные, плоско-шлифовальный и кругло-шлифовальный, сверлильно-настоольный, сверлозаточный, поперечно-строгальные, электромоторные и др. Кроме станков, предприятие имело в своем распоряжении и другое оборудование (электромоторы с фонарем, электропечь, компрессор, редуктор, вентилятор, нагревательную нефтяную печь и др.)¹⁷

В статусе отдельного предприятия механический завод № 1 просуществовал два года – с лета 1942 года по лето 1944 года. Наилучших показателей предприятие достигло в 1943 году. Только за этот год было произведено 59,5 тыс. головок для реактивных снарядов М-8 и 67,5 тыс. корпусов для 45-миллиметровых осколочных снарядов¹⁸. Данные показатели говорили о выполнении плана.

¹³ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 5. Л. 15.

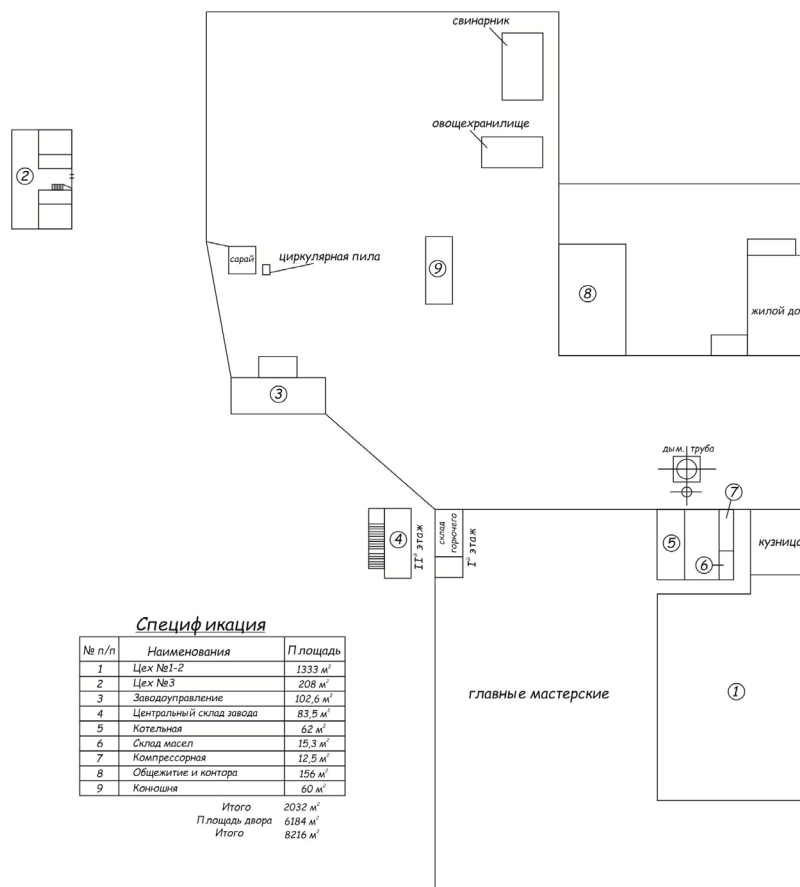
¹⁴Там же. Д. 2. Л. 2.

¹⁵Там же. Л. 7.

¹⁶Там же. Л. 5 об.

¹⁷Там же. Л. 6 об.

¹⁸Там же. Д. 7. Л. 8 об.



План территории механического завода № 1 в 1942 году (масштаб 1:250)¹⁹

Plan of the Mechanical Plant No. 1 in 1942 (1:250 scale)

Спустя два года самостоятельного существования, 8 июля 1944 года механический завод № 1 был вновь включен в состав ТТУ г. Куйбышева, став его производственной единицей. Для возвращения завода и имевшихся материальных ценностей была создана комиссия под председательством старшего инженера Главного трамвайно-троллейбусного управления Наркомхоза РСФСР Либермана в составе главного инженера треста «Роскоммунпром» Вяльского, управляющего Куйбышевским ТТУ И.В. Аза-

рапина и директора механического завода № 1 А.М. Камбарова²⁰, который возглавил предприятие в ноябре 1943 года, сменив Н.Р. Граевского²¹.

В связи с возвращением данного предприятия в состав ТТУ Наркомат коммунального хозяйства РСФСР в целях создания ремонтной базы для подвижного состава куйбышевского трамвая ходатайствовал перед ГКО СССР о снятии с механического завода № 1 задания по производству боеприпасов. Приказом по ТТУ г. Куйбышева от 14 июля 1944 года

¹⁹ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 5. Л. 15.

²⁰Там же. Л. 1.

²¹СОГАСПИ. Ф. 1753. Оп. 1. Д. 54. Л. 38.

предприятие числилось на правах производственной службы на полном хозяйственном расчете и ему надлежало с 15 июля прекратить выпуск детали осколочного снаряда, а с 1 августа – остановить производство головки для реактивного снаряда²². Но оказалось, что ходатайство Наркомата коммунального хозяйства РСФСР было удовлетворено ГКО СССР лишь частично. В письме Наркомата коммунального хозяйства РСФСР от 14 июля 1944 года разъяснялось, что с производства снимался только корпус осколочного снаряда («К-1»). Головки реактивного снаряда по-прежнему должны были выпускаться в заданном ГКО количестве²³.

После этого предприятие проработало около года, производя лишь одно изделие. История завода завершилась буквально сразу после окончания ВОВ. 17 мая 1945 года ГКО принял постановление № 8650сс «О плане производства и поставки Наркомобороны СССР и Наркомвоенфлоту боеприпасов на июнь и июль 1945 г.». Данное постановление значительно уменьшало объем плановых заданий по производству боеприпасов²⁴. 26 мая 1945 года вышло постановление ГКО № 8804сс «О мероприятиях по перестройке промышленности в связи с сокращением производства боеприпасов», согласно которому предписывалось полностью освободить от производства элементов боеприпасов с июня 1945 года ряд предприятий и перевести их на выпуск гражданской продукции²⁵. Для исполнения упомянутого постановления Наркомат коммунального хозяйства РСФСР 31 мая 1945 года издал приказ № 316 «О мероприятиях по перестройке промышленности в связи с сокращением производства боеприпасов». Согласно ему, ремонтно-механический завод треста

«Ленводопровод», завод № 729 Управления горьковского трамвая и механический завод № 1 Управления куйбышевского трамвая²⁶, подчиняющиеся данному народному комиссариату, должны были прекратить производство элементов боеприпасов с 1 июня 1945 года.

В целях сохранения мощностей по производству боеприпасов на предприятии были заложены в мобилизационный резерв оборудование (специализированные станки, пресс для использования снарядов и т. д.), приспособления и специальные инструменты, полуфабрикаты и материалы, пригодное для производства боеприпасов сырье. Следует отметить, что сохранялась вся техническая документация по производству боеприпасов, приведенная в полное соответствие с действующим технологическим процессом к моменту окончания производства²⁷. При этом был проведен необходимый ремонт станочного оборудования, приспособлений и инструментов, закладываемых в мобилизационный резерв. Освободившиеся от производства боеприпасов мощности переводились на выпуск гражданской продукции. При этом согласно приказу Наркомата коммунального хозяйства РСФСР, за рабочими, переходящими со спецпроизводства на производство гражданской продукции, в течение 2 мес., на период освоения ими новой продукции, сохранялась фактическая зарплата, получаемая ими по предыдущему месту работы²⁸.

Таким образом, установлено, что на территории транспортного предприятия (ТТУ г. Куйбышева) в период ВОВ удалось наладить производство боеприпасов на приемлемом уровне. Механический завод № 1 просуществовал с 1941 по 1945 год, меняя статус от опытно-экс-

²²ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 4. Л. 73.

²³Там же. Л. 2 об.

²⁴РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 418. Л. 14.

²⁵Там же. Д. 420. Л. 82.

²⁶ЦГАСО. Ф. Р-2176. Оп. 1. Д. 10. Л. 3.

²⁷Там же. Л. 3.

²⁸Там же. Л. 4.

периментального цеха на территории вагоно-ремонтных мастерских ТТУ г. Куйбышева до самостоятельного предприятия, которое в последний год войны было возвращено в структуру ТТУ, а после ее окончания – ликвидировано. В военные годы механический завод № 1 производил два изделия: 45-миллиметровый корпус осколочного снаряда и головку от легкого по калибру реактивного снаряда системы залпового огня БМ-8. На протяжении своего функционирования он сталкивался с различными трудностями – при выпуске элементов боеприпасов, организации технологической линии для них, обслуживании станков и привлечении сырья.

Показано, что ресурсы ТТУ позволили заводу на первом этапе быстрее справиться с организационными вопросами и начать выпуск необходимых для фронта деталей к боеприпасам. Однако это негативно повлияло на работу самого управления, поскольку для создания

специального производства у трамвайщиков изымались площади, оборудование и часть рабочей силы. ТТУ реагировало на это отрицательно, что выражалось в основном в бытовом плане. В целом, несмотря на все сложности, трамвайщики г. Куйбышева смогли обеспечить выпуск и снабдить фронт необходимой военной продукцией, чем внесли свой вклад в победу. Если в первые годы войны цеху, а затем и заводу, не удавалось выполнять планы, то к концу войны – предприятие перевыполняло их. Так, за 5 месяцев 1945 года рабочие механического завода № 1 ТТУ г. Куйбышева выполнили план в среднем на 135,8 %.

Подобное производство в годы войны смогли организовать и трамвайщики г. Горького. Одним из перспективных направлений могут стать реконструкция подобного опыта на Урале, а также сравнительный анализ процесса организации выпуска элементов боеприпасов на предприятиях в г. Горьком и г. Куйбышеве.

Список литературы

1. *Сорока М.Х.* Фронтной трамвай. Л.: Лениздат, 1986. 173 с.
2. *Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T.* Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR) // *Ind. Archaeol. Rev.* 2021. Vol. 43, № 1. P. 65–74. <https://doi.org/10.1080/03090728.2020.1804159>
3. *Давыдов А.С.* Проблемы производства и модернизации подвижного состава трамваев в РСФСР во второй половине 1930-х – начале 1940-х гг. // *Изв. Воронеж. гос. пед. ун-а.* 2023. № 4(301). С. 128–133.
4. *Храмушина Ю.Н.* Социальное пространство трамвая как фактор формирования культуры горожанина в 1930-е – 1940-е годы (на примере Челябинской области) // *Вестн. Удмурт. ун-та. Сер.: История и филология.* 2023. Т. 33, № 5. С. 1157–1162.
5. *Коурова И.Г.* О некоторых аспектах деятельности завода Кургансельмаш по развитию военного производства в годы Великой Отечественной войны // *Вестн. Курган. гос. ун-та.* 2014. № 3. С. 78–82.
6. *Красноженова Е.Е., Кулик С.В., Прищепина А.С.* Научно-производственная деятельность ленинградских вузов в годы блокады (на примере Ленинградского политехнического института им. М.И. Калинина) // *Genesis: ист. исследования.* 2023. № 7. С. 40–46. <https://doi.org/10.25136/2409-868X.2023.3.39907>
7. *Иванов М.Д.* Московский трамвай: страницы истории. М.: Мосгортранс, 1999. 249 с.
8. *Пругло Н.В., Заплавнова О.Г.* Народный транспорт Царицына – Сталинграда – Волгограда: из прошлого в будущее: к 100-летию трамвая, 50-летию троллейбуса. Волгоград: Панорама, 2013. 432 с.
9. *Коссой Ю.М.* Ваш друг трамвай. Век нижегородского трамвая. Нижний Новгород: Елень; Яблоко, 1996. 160 с.
10. *Горшенин А.В., Яцкикий А.С.* Судьбы работников трамвайного парка г. Куйбышева, погибших на фронте в годы Великой Отечественной войны, и мемориализация памяти о них // *Самар. науч. вестн.* 2025. Т. 14, № 4. С. 103–109. <https://doi.org/10.55355/snv2025144205>

References

1. Soroka M.Kh. *Frontovoy tramvay* [Frontline Tram]. Leningrad, 1986. 173 p.
2. Potemkina M., Gryaznov M., Pashkovskaya T. Public Transport and Soviet Industrialisation: The Tram Service in the Socialist City of Magnitogorsk (USSR). *Ind. Archaeol. Rev.*, 2021, vol. 43, no. 1, pp. 65–74. <https://doi.org/10.1080/03090728.2020.1804159>
3. Davydov A.S. Problems of Production and Modernization of Tram Rolling Stock in the RSFSR in the Second Half of the 1930s – Early 1940s. *Izvestiya Voronezhskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*, 2023, no. 4, pp. 128–133 (in Russ.).
4. Khrumshina Yu.N. Sotsial'noe prostranstvo tramvaya kak faktor formirovaniya kul'tury gorozhanina v 1930-e – 1940-e gody (na primere Chelyabinskoy oblasti) [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)]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Ser.: Istoriya i filologiya*, 2023, vol. 33, no. 5, pp. 1157–1162.
5. Kourova I.G. O nekotorykh aspektakh deyatelnosti zavoda Kurgansel'mash po razvitiyu voennogo proizvodstva v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [On Certain Aspects of the Kurganselmash Plant for Military Production in the Great Patriotic War]. *Vestnik Kurganskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2014, no. 3, pp. 78–82.
6. Krasnozhenova E.E., Kulik S.V., Prishchepa A.S. Nauchno-proizvodstvennaya deyatelnost' leningradskikh vuzov v gody blokady (na primere Leningradskogo politekhnicheskogo instituta im. M.I. Kalinina) [Scientific and Production Activity of Leningrad Higher Education Institutions in the Years of the Blockade (on the Example of M.I. Kalinin Leningrad Polytechnical Institute)]. *Genesis: istoricheskie issledovaniya*, 2023, no. 7, pp. 40–46. <https://doi.org/10.25136/2409-868X.2023.3.39907>
7. Ivanov M.D. *Moskovskiy tramvay: stranitsy istorii* [The Moscow Tram: Pages of History]. Moscow, 1999. 249 p.
8. Pruglo N.V., Zaplavnova O.G. Narodnyy transport Tsaritsyna – Stalingrada – Volgograda: iz proshlogo v budushchee [Public Transport in Tsaritsyn – Stalingrad – Volgograd: From the Past to the Future]. Volgograd, 2013. 432 p.
9. Kosoy Yu.M. *Vash drug tramvay. Vek nizhegorodskogo tramvaya* [Your Friend the Tram. The History of the Nizhny Novgorod Tram]. Nizhny Novgorod, 1996. 160 p.
10. Gorshenin A.V., Yaitskiy A.S. Sud'by rabotnikov tramvaynogo parka g. Kuybysheva, pogibshikh na fronte v gody Velikoy Otechestvennoy voyny, i memorializatsiya pamyati o nikh [Workers of the Kuibyshev Tram Park Who Died at the Front During the Great Patriotic War, and Their Memorialization]. *Samarskiy nauchnyy vestnik*, 2025, vol. 14, no. 4, pp. 103–109. <https://doi.org/10.55355/snv2025144205>

Информация об авторе

А.В. Горшенин – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры гуманитарных дисциплин Медицинского университета «Реавиз» (адрес: 443001, г. Самара, ул. Чапаевская, д. 227); старший научный сотрудник отдела истории физико-математических наук Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова Российской академии наук (адрес: 125315, г. Москва, ул. Балтийская, д. 14).

Information about the author

Aleksandr V. Gorshenin, Cand. Sci. (Hist.), Assoc. Prof., Assoc. Prof. at the Humanities Department, Medical University “Reaviz” (address: ul. Chapaevskaya 227, Samara, 443001, Russia); Senior Researcher, Department of the History of Physical and Mathematical Sciences, S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences (address: ul. Baltiyskaya 14, Moscow, 125315, Russia).

Поступила в редакцию 24.08.2025
Одобрена после рецензирования 20.11.2025
Принята к публикации 25.11.2025

Submitted 24 August 2025
Approved after reviewing 20 November 2025
Accepted for publication 25 November 2025