

ВНЗ «УКРАЇНСЬКИЙ КАТОЛИЦЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ»

Гуманітарний факультет

Кафедра історії

**ІСТОРІЯ ПОВСЯКДЕННЯ СРСР НА ПРИКЛАДІ ЛЕГКОВОГО І
ГРОМАДСЬКОГО НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТУ ПЕРІОДУ 1922-1991 РР**

Студентки IV курсу

Групи ГІС 18/Б

Качмар Марії-Валерії Олександрівни

Науковий керівник:

кандидат історичних наук, доцент

Стефанів Василь Володимирович

Львів – 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ I. Розвиток легкового автомобілебудування в СРСР	7
1.1. 1922 – 1945 рр.	7
1.2. 1945 – 1960 рр.	14
1.3. 1961-1979.	21
1.4. 1980-1991.	24
РОЗДІЛ II. Розвиток громадського наземного транспорту в СРСР	28
2.1. Автобуси.	28
2.2. Потяги.	34
2.3. Трамваї.	38
ВИСНОВКИ	45
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ	47
ДОДАТКИ	53

ВСТУП

Актуальність дослідження. Про розвиток транспорту в Радянському Союзі існує низка літератури, що подає загальний огляд цього процесу, проте здебільшого такі праці стосуються, властиво, легкового автомобілебудування. Натомість, про розвиток громадського транспорту на вказаній вже території написано дуже мало і виключно на прикладі окремих міст, не говорячи вже про дослідницькі порівняння двох видів транспорту, що їх я висвітлюю у своїй роботі. Таким чином, у цій роботі початково закладено сенс висвітлення розвитку легкового автомобілебудування та після його розуміння, огляд розвитку виокремлених видів громадського транспорту, а саме автобусів, потягів та трамваїв. Такий підхід дозволяє наприкінці зрозуміти різницю та особливості в еволюції транспортної промисловості в Союзі Радянських Соціалістичних Республік, а також порівняти їх. Однак, транспорт – це також і велика складова соціального життя, та особливим способом це стосується громадського транспорту. Зрештою, розуміння цього факту дозволяє також і розглядати розвиток транспорту в СРСР як чинник, що впливав на звичайний спосіб життя громадян. У такий спосіб, тема є актуальною для розуміння не тільки загального розвитку одночасно різних видів транспорту, а також його позначення на повсякденності.

Важливо в даному контексті вказати на два значні пункти, що стосуються мого дослідження. По-перше, більша частина охопленої літератури, що використана для написання роботи, орієнтована на дослідження технічних вдосконалень як і легкового, так і громадського транспорту. Натомість, тут така інформація відсутня, оскільки аналіз зосереджено виключно на історичній базі. По-друге, вагомою вказівкою зі сторони авторки даної роботи є те, що текст, написаний нею, жодним чином не несе під собою політичного контексту відповідно до поточних подій, зважаючи на те, що більшість матеріалів та аналізу висвітлена на прикладі російської літератури, джерел, а також російських географічних територій.

Мета. Продовжуючи розвиток теми розгляду історії повсякденності на прикладі легкового автомобілебудування та охоплюючи тепер й будівництво громадського транспорту, поточно сформовано кілька цілей моєї наукової роботи. Перша з них стосується пролонгування теми піднесення легкового автомобільного будівництва, починаючи буквально з дати заснування Радянського Союзу, а саме 1922 року. У попередньому дослідженні щодо цієї теми акцент робився на періоді після Другої світової війни, однак не менш важливо розуміти, які саме процеси відбувались і до війни. Таким чином, першочерговою метою теперішнього дослідження є висвітлення тієї ж тематики у ширшому часовому просторі, проте вже охоплюючи не тільки легковий транспорт, але й громадський.

Наступною метою я визначила з'ясування розвитку обраних видів громадського транспорту, а саме автобусів, потягів та трамваїв. Така мета сформувалась на основі потреби подачі інформації більш широкого спектру для можливості перспективнішого порівняння, здавалось би, схожих процесів.

На додачу до вищеназаних цілей, існує ще одна, не менш важлива: висвітлити інформаційну подачу у такий спосіб, щоб читач мав змогу зробити відповідні висновки щодо впливу розвитку легкового та громадського наземного транспорту на буденне життя громадян Радянського Союзу.

Завдання. З мети випливають відповідні завдання:

- Висвітлити процес становлення та подальший розвиток легкового автомобілебудування, охоплюючи період 1922 - 1945 рр.;
- Дослідити специфіку відновлення легкового автомобілебудування та його функціонування після 1945 до 1960 рр.;
- Розглянути процес модернізації легкового автомобілебудування та зміни, що відбулись за 1961 - 1979 рр.;
- Проаналізувати завершальний етап радянського автомобілебудування;
- Відстежити іноземний досвід у легковому автомобілебудуванні СРСР;
- Відобразити вплив існування громадського наземного транспорту на повсякденне життя людей;

- Оцінити перспективність та переваги функціонування автобусів, потягів та трамваїв у СРСР та подати їхній хронологічний розвиток, залучаючи статистичні дані та іноземні тенденції;

Об'єктом мого дослідження є історія будівництва та функціонування легкового та громадського транспорту СРСР.

Предметом мого дослідження є історія радянського повсякдення крізь призму розвитку будівництва легкового та громадського транспорту.

Хронологічні та географічні межі. Часові рамки дослідження охоплюють період від початку існування СРСР та до часу його розпаду, а саме 1922 – 1991 рр. , де найбільший фокус утворюється навколо першої половини його існування, оскільки саме тоді відбувалися найважливіші прогреси, які вартує пам'ятати та знати в історії розвитку транспортного будівництва. Географічні рамки хоча й охоплюють практично всю територію Радянського Союзу, проте, все ж, здебільшого торкаються території, яку сьогодні займає Росія. Це пов'язано з тривожною нестачею досліджень та праць, створеними не російськими науковцями, що їхнім відгалуженням є вивчення історії Росії.

Теоретичні підходи і методи. У даній роботі використано компаративний метод, а також хронологічний принцип. Застосовано поєднання текстуального і контекстуального аналізу; метод індукції.

Джерела. Для зазначеної теми використовуються візуальні джерела, використані в процесі огляду того чи іншого легкового чи громадського транспорту. Кожне зазначене візуальне джерело зберігається у наявних додатках наприкінці роботи із посиланням на поточне найменування. Усі відповідні візуальні джерела є презентацією конкретного транспорту, який я висвітлюю у даній роботі для проведення дослідження. Окрім вказаних вже джерел, також використовуються певні державні постанови для підтвердження змін, що відбувались у розвитку транспорту в СРСР.

Історіографія. Залучену до наукового дослідження історіографію умовним чином можна поділити на кілька категорій. 1) Література, що подає хронологічний виклад розвитку виокремленого транспортного засобу. 2)

Дослідження, що висвітлюють наведений процес на прикладі певних подій, об'єктів, режиму та схожого. 3) Періодичні видання. До першої категорії можна віднести праці Е. Томпсона «Советские автомобили», Л. Шугурова «Автомобили России и СССР», Е. Кочнева «Прославленные автомобили 1919-1945», Рубеца А. «История автомобильного транспорта России», Епіфанова В. «История автомобилестроение: учебное пособие», Гайдамакіної А. та Четвергової В. «История железнодорожного транспорта России». До другої категорії відносяться дослідження Шишки В. «Сталинизм в действии. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов », Соколова М. « Автонашествие на СССР. Трофейные и лендлизовские автомобили», Паршиної Л., Богданова Н., « История развития транспорта в послевоенные годы в СССР », Курихіна О «Автобусы СССР», Ернеста В., Вілліамса Дж. «An Analytics of Soviet Railway Operation», Бадрієвої Л., Сдобнової Ю «Транспорт СССР», Потьомкіної М., Макарової Н., Пашковської Т., Чернової Н., Попова М. «Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk», Хайрулліна Е., Гангеса Л. «Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic» та Забелло Л. «История Витебского трамвая». До останньої категорії належать два журнали, перший з яких, «За рулем», а другий «Автолегенды СССР».

РОЗДІЛ І.

Розвиток легкового автомобілебудування в СРСР

1.1. 1922 – 1945 рр.

Насамперед, варто визначити чому аналітика та дослідження представленої теми охоплює період починаючи з 1922 року, а саме початок існування Союзу Радянських Соціалістичних Республік. Для цього означення важливо розуміти події, які передували створенню СРСР. У цьому контексті мова, здебільшого, йде про Жовтневу революцію 1917 року. Це була перша визначена революція соціалістичного керунку, що надалі цю ідею намагалась трансформувати в життя людей Радянського Союзу. Таким чином, охоплюючи підтекст економіки соціалізму, у цьому розділі я розпочинаю своє дослідження радянського автомобільного виробництва з року заснування Союзу Радянських Соціалістичних Республік.

Зазначу, що згідно проаналізованих матеріалів, помітне відставання розвитку радянської автомобільної промисловості, у порівнянні з країнами Європи. Хоча моя робота охоплює період від 1922 року, тобто з часу створення Радянського Союзу, перший легковий автомобіль його виробництва з'явився аж в 1927 році. Мова, властиво, йде про авто НАМІ-1 (Додаток 1)¹.

Насправді, все ж розпочалось з розгляду 25 серпня 1927 року, коли вперше було прийнято рішення за час Радянського Союзу про будівництво автомобільного заводу. Головним ініціатором такого перспективного ракурсу на підвищення економіки став М. Л. Сорокін, який подав три основні пункти правильного радянського автомобіля: нескладне виробництво, дешевизна, масовість².

¹ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизведанные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 19

² Шишка В. Сталинизм в действии. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов // Вестник Пермского Университета. № 3. Пермь, 2013, с. 166.

Надалі, розглядаючи появу конкретних автомобілів, стане примітним факт участі іноземців у їхньому будівництві чи розробці. Властиво, Сорокін стверджував, що це вкрай важливо. Насправді, це досить цікавий факт з історії СРСР, так як ідеологічно – це держава, що жодним чином не бажала торкатись будь-якого капіталістичного втручання. Тим не менш, з погляду на бажаність прогресу у сфері автомобілебудування, залучення іноземного досвіду є важливим, так як дозволив би уникнути небажаних помилок³. Також вказується, що СРСР, маючи найбільшу територію у світі в разі відстає в розвитку станом на 1928 рік у розвитку автомобільної промисловості. Так, у єдиному масовому журналі «За рулем» повідомляється, що навіть Польща, яка в разі є меншою, має власний автопарк з кількістю 21000 автомобілів⁴.

Отож, пропоную надалі розглянути автомобілі виробництва ЗІС, що насправді функціонував ще до заснування СРСР. Хоча даний розділ стосується легкових автомобілів, зрештою важливо вказати дату, що її вважають днем заснування радянської автомобільної промисловості, а саме 1 листопада 1924 року – день, коли було зібрано перший автомобіль вантажного призначення АМО-Ф-15. Вже в 1930-х роках розпочалось виробництво також й перших легкових автомобілів для більш заможних людей. Так, під керівництвом Йосипа Сталіна з`являється перший лімузин радянського походження – ЗІС-101 (Додаток 2). Перші вироблені автомобілі ЗІС-101 зібрали в собі достатню кількість помилок, що їх вартувало ліквідувати, і таким чином наступні автомобілі виготовлялись вже за прототипом автомобіля Buick 90 (Додаток 3). Вважається, що даний автомобіль розпочав вироблятися у виправленому вигляді починаючи з 29 квітня 1936 року (кількість випущених авто цього ж року – 11). За цим слідувала модифікація ЗІС-101 до ЗІС-102 1938 року (Додаток 4). ЗІС-

³ Шишка В. Сталинизм в действии. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов // Вестник Пермского Университета. № 3. Пермь, 2013, с. 167.

⁴ Чудаков Е. Будущее автомобильной промышленности в СССР // За рулём. №1. Москва, 1928, с. 4.

101А – версія того ж авто з використаними перспективних елементів ЗІС-101 та ЗІС-102 (Додаток 5)⁵.

Продовжуючи мову про ЗІС-101, важливо відмітити те, що він втілює у собі достатньо велику кількість перспективних технологічних рішень. Одним з них, до прикладу, є специфічний кузов типу лімузин з перегородкою позаду передніх сидінь, що виготовлялась зі скла⁶.

Натомість в 1940 р., випущено зовсім новий екземпляр легкового авто ЗІС, а саме ЗІС-101Б. Проте, у зв'язку з розв'язною війною виробництво було призупинено. Цікавою поміткою є те, що в переважній більшості вищеописані автомобілі були чорного кольору. З часом, проектування відновилося, і в 1942 році з'явився проєкт автомобіля нового покоління ЗІС-110. Тим не менш, війна тривала і виробництво заводу було зосередженим над автівками військового призначення, тому масове виробництво розпочалось згодом⁷.

Відомо, що Е. М. Кубицький був першим, як окрема особа в часи Радянського Союзу, хто висунув та втілює власну ідею розробки автомобіля для незаможної частини населення. Цікаво те, що авто про яке йде мова було втілено в життя тільки в одному екземплярі у 1928 році. Це авто не мало жодних особливостей, що не можливо сказати про проєкт К.А. Шарапова, а саме проєкт відомого автомобіля НАМІ-1, про який згадувалось вище⁸.

Вважається, що автомобіль НАМІ-1 є заледве не першим автомобілем вітчизняного виробництва. Це, властиво, принесло йому неабияку славу. Тим не менш, НАМІ-1 – не тільки перший вітчизняний автомобіль, а й загалом перша малолітражка виробництва Радянського Союзу. У 1927 році машину випробували на дорозі вперше, а найбільша швидкість якої вона могла досягнути становила 70 км/год⁹. Перші автівки НАМІ-1 мали округлий вигляд, зокрема,

⁵ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизвестные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 20-22

⁶ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Конструкция для массового производства. 1932-1940/ Москва: ИЛБИ, 1993, с. 94.

⁷ Томпсон Э. Советские автомобили... с. 23-24

⁸ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Рождение новых марок. 1918-1931 / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 65-66.

⁹ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Рождение новых марок. 1918-1931 / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 65-67.

мова йде про капот та інші технічні спроможності, аніж всі серійні автомобілі цього ж виробництва. Згадується навіть й те, що існувало кілька спортивних екземплярів НАМІ-1¹⁰.

Сам Шарапов згадує: «Проект НАМІ-1 представляв собою спробу поєднати позитивні якості мотоцикла з коляскою з комфортабельністю автомобіля. Автомобіль повинен був забезпечити потреби трудящих і народного господарства і в місті, і в сільській місцевості. Враховувались також і кліматичні умови країни...»¹¹.

Справді, у СРСР вбачали важливість тестування автомобілів щодо їх придатності відповідно до природньо-кліматичних умов. Цікаво, що навіть в процесі залучення іноземної автомобільної індустрії до радянської, при огляді не вітчизняних авто спеціалісти прискіпливо підбирали для прототипу автомобілі зважаючи на вищеназваний чинник¹².

Вже через два роки НАМІ-1 модифікували. Здебільшого, оновлення стосуються технічних особливостей, що не розглядаються в моїй роботі. Але підбиваючи підсумки щодо автомобіля НАМІ-1, варто сказати, що це була достатньо вдала спроба створити перший народний автомобіль, який би був малолітражним та недорогим у виробництві¹³.

У даному контексті не вартує уникати висвітлення виробництва автомобілів Горьківським автомобільним заводом (ГАЗ), починаючи з 1928 року. Примітним фактом тут виступає той, що вказує на недостатню унікальність даного виробництва. Справа в тому, що радянські виконавці справді були зацікавленими в технічних досягненнях щодо автомобільної справи, і таким чином вже в 1929 році було підписано співпрацю між ГАЗ та «Ford».

¹⁰ Кочнев Е. Прославленные автомобили 1919-1945 // НАМИ-1 / Москва: Эксмо, 2010, с. 55.

¹¹ Кочнев Е. Прославленные автомобили 1919-1945 ... с. 54. Ориг. Проект НАМИ-1 представлял собой попытку соединить положительные качества мотоцикла с коляской с комфортабельностью автомобиля. Машина должна была обеспечить потребности трудящихся и народного хозяйства и в городе и в сельской местности. Учитывались также и климатические условия страны... Переклад К. М-В.

¹² Шишка В. Сталинизм в действии. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов // Вестник Пермского Университета. № 3. Пермь, 2013, с. 169.

¹³ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Рождение новых марок. 1918-1931 / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 68.

Аналогічний процес був також оформлений на Московському заводі. Вже в 1932 році з технічними покликаннями на «Ford», ГАЗ зібрав свій перший легковий автомобіль ГАЗ-А (Додаток 6). Сумарно, ГАЗ випустив 10 648 даних автівок. Натомість, розуміючи колосальну різницю в підходах щодо економічного життя країн, у 1933 році співпраця між американським та радянським виробником розірвалась¹⁴. Вказується також те, що в 1935 році Горьківський завод випустив 18,9 тисяч легкових автівок¹⁵. Відомо, що ГАЗ-А, про який йшла мова, виготовлений за прототипом «Форд-А» (це було досить раціональним рішенням, після того, як Горьківський завод обрав за орієнтир для вироблення вантажівок «Форд-АА»). Власне, «Форд-А» мав різний вигляд кузовів, тому перед ГАЗом постала проблема який саме з них варто взяти за референс. Таким чином, новий ГАЗ-А вийшов п'ятимісним авто, з чотирма парами дверей типу фаєтон. Такий кузов властивий для перших типових автомобілів ГАЗ-А¹⁶.

Цікаво, що ГАЗ-А, який зійшов 100 000-ним з конвеєру, окрім надпису «100 000» на радіаторі мав також унікальну емблему на пробці радіатора. Він був двох кольорів і мав два звукових сигнали. Такого не було на всій серії випущених ГАЗ-А¹⁷.

Неможливо залишити непримітним той факт, що Горьківський завод функціонував не як самостійна єдина структура, а у співпраці - приблизно з сорока іншими заводами того часу¹⁸.

Наступним прогресуючим автомобілем Горьківського автомобільного заводу став ГАЗ-М1 (Додаток 7). Вказане авто стало першим, що вироблялось згідно до поточного дорожнього стану, а вже в 1937 дане авто було представлено на Всесвітній ярмарці в Парижі.¹⁹

¹⁴ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизведанные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 25-29.

¹⁵ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Конструкция для массового производства / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 75

¹⁶ Шугуров Л. Автомобили России и СССР ... с. 84.

¹⁷ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Конструкция для массового производства / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 85.

¹⁸ Рубец А. История автомобильного транспорта России / Москва: Эксмо, 2008, с. 107

¹⁹ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизведанные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 30-31.

Відомо, що Горьківський завод до певно періоду носив ім'я В.М. Молотова, таким чином автомобіль ГАЗ-М1 легко можна розшифрувати: назва М1 означає Молотовський-1. Дане авто вважалось дуже перспективним з точки зору на технічні властивості і міг розганятись до 105 км/год. З приходом війни виробництво автомобіля ГАЗ-М1 було призупинено через завдані шкоди кузовному цеху на Горьківському автозаводі²⁰. Ще одним фактором призупинення виробництва ГАЗ-М1 є те, що не зважаючи на його доказову якість в експлуатації, після війни він став неактуальним не тільки з візуальної точки зору, а й не підлягав тодішнім економічним стратегіям та вимогам. Таким чином, властиво, Горьківський завод замислив розвиток нового автомобіля – «Победа», про який буде йти мова у наступному підрозділі²¹.

У 1930-х роках виникла ідея створити двигун нового покоління під назвою ГАЗ-11. Ця ідея втілювалась вже наступних автомобілях таких як ГАЗ-11-73 (седан), ГАЗ-11-415 (пікап) та ГАЗ-61 (Додаток 8, Додаток 9, Додаток 10)²².

КІМ, власне, Московський автозавод, є виробником відомого радянського автомобіля «Москвіч» і його початкова доля також, як і автомобілі ГАЗ пов'язана з американським «Ford», а також вважається, що КІМ – це один з філій ГАЗу, що потім від'єднався і розпочав функціонувати як окрема структура²³. Вважається, що єдиною моделлю «Москвіча», що була найбільш точною копією іноземного автомобіля був «Москвіч 400/420» (Додаток 11)²⁴.

Повертаючись частково до попередньої підтеми висвітлення виробництва ГАЗ, важливо розуміти, що це однозначно не були автомобілі для рядового населення, і таким чином вже в 1938 році, КІМ перейняв на себе обов'язок створити перший автомобіль, що буде доступним для звичайних людей. Так

²⁰ Иванов В. Первая советская легковушка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://histrf.ru/read/articles/piervaia-sovietskaia-lichkovushka>

²¹ Рубец А. История автомобильного транспорта России / Москва: Эксмо, 2008, с. 197

²² Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Конструкция для массового производства / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 90

²³ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизведанные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 36.

²⁴ Соколов М. Автонашествие на СССР. Трофейные и лендлизовские автомобили // «Трофейные штрихи» советского автопрома / Москва: ЯУЗА, ЭКСМО, 2011, с. 413.

з`являються перші народні автомобілі виробництва КІМ: КІМ-10-50 та КІМ-10-51 (Додаток 12, Додаток 13). Сталін, між іншим, не сприйняв належно дизайн автомобіля, зокрема на його думку, фари КІМ-10 були застарілого вигляду, тож завод вимушений був прийняти відповідне рішення щодо змін у дизайні автомобіля. Натомість, після вдосконалення авто його все ж не вдалось запуснути у масове виробництво через прихід війни на територію Радянського Союзу²⁵.

З точки зору на прогресивність СРСР серед Західних країн, з відновленням автомобільної промисловості на радянських територіях відбувається технологічна революція. Завдяки цьому, за один рік вдавалось випустити 97 тис. автомобілів, чого не відбувалось до 1930 року²⁶.

Тим не менш, не дивлячись на той факт, що до 1930 року, легкові автомобілі все ж випускались, вище керівництво орієнтувало їхнє використання в якості таксі та службових автомобілів. Тільки окремі та в малій кількості, як це видно з попереднього матеріалу, у своєму проєкті визначали цільовою аудиторією звичайних людей. Аж після 1930 року, виробництво було скероване, принаймні, на розробку автомобілів для середнього класу²⁷.

Варто пам`ятати також за московський завод «Аремкуз», адже саме він вирішив проблему комфортного авто на перший час, як заміну типовому ГАЗ-А. Справа в тому, що ГАЗ-А не існували у вигляді закритого кузова, тому працівники заводу «Аремкуз» взялись вирішувати дану проблему, створивши більш комфортабельний автомобіль, але з дерев`яним каркасом, чого не було в ГАЗа-А. Автомобіль отримав назву «ГАЗ-А Аремкуз» (Додаток 14).²⁸

Не менш важливо визначати унікальні автомобілі у даній дослідницькій роботі. У такому контексті можемо говорити про так званий триколісний автомобіль «Міхлеон» (Додаток 15). Періодичне видання «За рулем»

²⁵ Томпсон Э. Советские автомобили // Неизведанные пути. 1917-1945 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 36-37.

²⁶ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Рождение новых марок. 1932-1940 / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 73.

²⁷ Шугуров Л. Автомобили России и СССР ... с. 76-84.

²⁸ Шугуров Л. Автомобили России и СССР ... с. 87.

висловлюється про нього як про автомобіль доступний для молоді. Тут само, його якість оцінюється на високому рівні і вказується на можливість розганятись до 80 км/км²⁹.

Розглядаючи в даному підрозділі довоєнний період, варто сюди додати дослідження, що стосується автомобіля «Л-1» (Додаток 16). У періодичному виданні «За рулем» 1933 року повідомляється, що нещодавно було представлено Л-1. Цікавою є подача презентації даного авто, до прикладу, зауважується те, що це саме радянський автомобіль, і Л-1 – нове, дуже велике досягнення не тільки робочих, а тодішньої влади. Звідси ж і дізнаємось про те, що автомобіль вироблявся не одним заводом, а кількома: Карбюраторним, «Вулкан», «Красный треугольник» та іншими³⁰.

1.2. 1945 – 1960 рр.

Згідно спостережень та аналізу, очевидним, окрім факту існування радянського автопрому до Другої Світової війни, є також те, що в порівнянні з довоєнним періодом, у 1945 році автомобільна промисловість набирає великого розмаху та розпочинає стрімке піднесення. У даному підрозділі відображається аспект попиту на названу продукцію, її розвиток та інше, що властиво й змінили ситуацію з розвитком автомобільної індустрії. Важливою приміткою тут також слугує те, що з приходом та управління Микити Хрущова, автомобільний розвиток сягає своєї найвищої точки відносно ранішніх процесів.

Із закінченням воєнних дій, СРСР, почасти, намагається відновити свою економічну свою стабільність. Відповідного оновлення отримує й автомобільна індустрія, таким чином вперше розпочинається будівництво першої партії автомобілів ЗІС-110 (Додаток 17). Це авто стало репрезентацією тодішніх машин, що їх продукував СРСР, проте вже тут на виході з'являється автомобіль з використанням технологій та деталей, що не були залучені раніше. Максимальна швидкість, яку міг досягнути ЗІС-100 становила 140 км/год, що

²⁹ Михайлович Л. Трехколесный автомобиль // За рулём. №21. Москва, 1937, с. 59.

³⁰ Арк. Млодик. Краснопутиловские легковые // За рулём. №7. Москва, 1933, с. 6.

правдиво є великою для автомобілів минулого століття. Фактично, це була найшвидша машина на той час, проте вона спричиняла нову проблему, що її вартувало вирішити – надто велике споживання палива³¹.

ЗІС-110 розпочали будувати протягом двох місяців після закінчення війни. Непримітним не залишу й те, що ЗІС-110 обрали для зйомок відомого всім радянського фільму «Іван Васильович змінює професію» і те, що один із ЗІСів-110 був подарований Патріарху Московському³².

Як у попередньому розділі відмічалась схожість, а заледве й не копія радянського авто на «фордівські», таким самим чином ЗІС-110 відображав окремі свої візуальні елементи ідентичними до американського автомобіля «Packard» класу люкс. Та не вартує тут висувати теорію крадіжки дизайну Радянським Союзом, оскільки ЗІС-110 все ж відображав і свої унікальні елементи, які не мали тодішні американські авто. Щоправда, обидва авто відносять до лімузинів, вочевидь, призначені для вищого класу. Почасті, можна було зустріти ЗІС-110 у якості таксі. Згодом, за прототипом ЗІС-110 було створено ЗІС-110Б – кузов типу фаетон та ЗІС-110В – кузов типу кабріолет³³.

Паралельно із ЗІС-110 розпочинається виробництво відомого автомобіля і на сьогодні, що носить назву «Побєда» ГАЗ-20 (Додаток 18). Особливістю вищеназваного авто є кузовна частина, адже в подальшому вона задала впливу на моду в будівництві машин, й у такий спосіб надалі «Побєда» стала орієнтиром на смак. Назву це авто отримало від Сталіна, після того як він розкритикував його недостатню економічність і відбулись відповідні оновлення щодо цього. Та не зважаючи на свою високу популярність та крикучу назву, «Побєда» ГАЗ-20 поміщала у собі масу недоліків. У першу чергу недоліки стосуються технічної частини, так як перед його конструкторами був чітко визначений термін видачі проєкту, що не дозволило їм довести його ідеалізацію до кінця. «Побєда» займала чільне місце на міжнародних ярмарках та за рахунок своєї міцності

³¹ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // От победы до «оттепели» / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 185-187.

³² ЗІС-110 // Автолегенды. №16. Италия, 2009, с. 4-7.

³³ Томпсон Э. Советские автомобили // От победы до спутника. 1945-1960 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 43-44.

отримала своє визнання іноземними державами³⁴. Неодноразово проєкт вдосконалювався для туристичних цілей. Так повідомляється, до прикладу, що передні сидіння з часом перекоструювали в механізм, що здатний змінюватись в режим для ночівлі³⁵.

Приміткою, що її черпаю з тогочасного масового періодичного видання вказується, що «Побєда» М-20 не мали власного радіоустаткування, тож таке авто цілком реально було б створити самостійно. Більше того, подається детальний опис процесу його виробництва³⁶.

Вище згадувалось про нестачу часу для вдосконалення технічних процесів автомобіля про який йде мова, проте коли недоліки було виправлено, «Побєда» справді вразила людей своєю безпечністю використання. Натомість, розгін її не сягав більше 105 км/год. На початку виробництва «Побєди» не позначались масовим виробництвом, оскільки складались практично вручну. До 1947 року найбільша кількість виготовлених автомобілів становила 23 екземпляри. Натомість, опісля 1947 року «Побєду» запустили у масове виробництво. У 1948 році виробництво було призупинено через зазначений фактор недоліків вище. Після внесення 346 правок – виробництво відновилося. Остаточне призупинення фактичного виробництва припинилось в 1958 році, але все ж саме «Побєда» стала тим автомобілем, що пропонувався у експлуатацію середньому класу. Для ширшого розуміння цього можна висвітлити економічне становище поданого класу людей: «Побєда» коштувала 16 тисяч рублів, а середня зарплата робочого працівника становила від 500 до 1000 рублів. Насправді, і при такій зарплаті багато хто міг собі дозволити купівлю такого авто. Та понад усе сказане, «Побєда» також стала першим автомобілем Радянського Союзу, що працював на експорт. Також існував зменшений вигляд «Побєди» - ГАЗ-18, що був створений для інвалідів Другої Світової війни (Додаток 19)³⁷.

³⁴ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // От победы до «оттепели» / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 188-191.

³⁵ Запанованный А. Механизмы для превращения сидений автомобиля «Побєда» в кровать // За рулём. №05. Москва, 1956, с. 5.

³⁶ Райкин Л. Антенна для автомобиля «Побєда» // За рулём. №05. Москва, 1960, с. 21.

³⁷ Томпсон Э. Советские автомобили // От победы до спутника. 1945-1960 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 55-61.

У попередньому абзаці вказувалось на дату припинення виробництва «Победи», проте важливо також розуміти причину цього. Власне, планувався перехід до більше новітнього типу автомобіля, і таким автомобілем стала «Волга» (хоча в 1957 році ще автомобілі випускались паралельно)³⁸.

Отож говорячи про «Волгу» (1950-ті роки), варто вказати на його подібність до американського «Ford Customline» (Додаток 20). Офіційною датою початку виробництва цієї машини вважається 1956 рік, але того року вдалось зібрати лише 5 автомобілів. У питанні ціни «Волга» перемагала «Победу», коштуючи всього лиш 5400 рублів. Унікальністю «Волги» є п'ятикутна зірка, яка стала доповненням до дизайну автомобіля після критики на демонстрації експериментальних машин. «Волга» також посіла чільне місце, отримавши нагороду на Всесвітній ярмарці в Брюсселі нагороду та з початком її експорту³⁹.

«Волга» вважалась хорошим автомобілем не тільки зважаючи на свою цінову політику, а й через своє дешеве обслуговування. Ремонт автомобіля міг дозволити собі кожен, не використовуючи для цього спеціальні інституції, оскільки впоратись з ремонтом цілком було реалістично й самостійно. Зрештою, інструкція з нюансами щодо ремонту автомобіля, пропонувалась разом з самим авто при купівлі⁴⁰.

Ще одним авто, що з'явилося після Другої Світової війни став «Москвіч-400» (Додаток 21). Відмічається його схожість з іноземною автівкою «Опель-кадет-К38». Саме «Москвіч-400» посів чільне місце серед найбільш економних машини того часу. Партія 1947 року виділяється тим, що кожна її автівка була оздоблена оздоблених знаком древньоруського щита до 800-ліття Москви. Станом на 1946 рік і десять років опісля нараховується 247 439 автомобілів «Москвіч-400» (важливо, що вироблялись з різними типами кузовів). Як і «Победа» та «Волга», «Москвіч-400» був причетним до підвищення економіки

³⁸ Автомобиль «Волга» // За рулём. №03. Москва, 1957, с. 6.

³⁹ Томпсон Э. Советские автомобили // От победы до спутника. 1945-1960 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 62-67.

⁴⁰ Томпсон Э. Советские автомобили... с. 68.

СРСР за рахунок експорту на закордонний ринок, а також дуже приваблював покупців своїм економічним становищем⁴¹.

«Москвіч-400» часто обирали як ідеальне авто для подорожей, тому стояла проблема у частій потребі бензину, що туристи просто перевозили його із собою. Для цього обирала ємкість, що поміщала 20 літрів, але через свої малі розміри, канистрі місця не було. Натомість, рішення було знайдено: канистру кріпили до багажного відділення, хоча видимість через заднє скло ставала мінімальною. Довелось шукати ще одне рішення, властиво, тепер бензинову ємкість поміщали позаду запасного колеса⁴².

Крізь призму кінематографу можна помітити, що бути власником автомобіля «Москвіч-420» перебуваючи звичайним робочим, автоматично справляло враження на сторонніх. Так, до прикладу, у фільмі «Вона вас любить» актор навчається автомобільній справі заради того, щоб справити враження на жінку, що її кохає. Для цього він також купує вищеназваний «Москвіч-400»⁴³.

У одній із статей «За рулем» помічаємо, що все ж «Москвіч» був достатньо комфортабельним автомобілем; вказується також на одну вирішену проблему – збільшено простір для сидінь (стосується 1956 року). Автомобіль легко завести, він дуже добре виконує свою основну функцію – їзду. Зрештою, навіть попри вказані переваги, було й багато недоліків: до прикладу, перевірку на максимальну швидкість автомобіль також не пройшов⁴⁴.

Звертаючи увагу на ще один автомобіль, а саме НАМІ-013, варто вказати, що він був створений у формі мінівена, тому геть не був схожим на інші автомобілі, що описувались вище (Додаток 22). До початку 1953 року, його зовнішній вигляд було замінено три рази, і не дивлячись на те, що НАМІ-013 виробили лише в одному екземплярі – він все ж вплинув на ідейність нового технічного прогресу у автомобільному виробництві⁴⁵.

⁴¹ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // От победы до «оттепели» / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 192-195.

⁴² Панютин К. Крепление канистр и изготовление багажника к автомобилю «Москвич» // За рулём. №05. Москва, 1956, с. 6.

⁴³ Москвич-400-420А // Автолегенды. №05. Италия, 2009, с. 6.

⁴⁴ Мы едем на новом «Москвиче» // За рулём. №03. Москва, 1957, с. 9-10.

⁴⁵ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // От победы до «оттепели» / Москва: ИЛБИ, 1993, с. 197-199.

Раніше у даній роботі я подавала розгляд автомобілів ЗІС-110 та «Победи». Тож розуміючи їхнє функціонування, можна висвітлити виклад про автомобілів, що відображає щось посереднє між вищеназваними. Такий автомобіль отримав найменування ГАЗ-М12 ЗІМ (Додаток 23). Названий він був на честь Молотова, який був міністром закордонних справ. Це авто також стало зіркою кіно, коли його використали для зйомок у фільмі «Водій для Віри», події якого відбуваються в 1960-х⁴⁶.

ГАЗ-М12 ЗІМ міг проїжджати по водоймищах в 0,5 м без потрапляння води до салону. Унікальною річчю тут також є те, що капот цього авто міг розкриватись у дві сторони, а скло заднього виду відображає зігнуту форму, що є досить незвичним на той час. Коштував автомобіль 40 тисяч рублів – це в рази дорожче, аніж «Волга» і «Победа», відповідно, використовувався представниками вищого класу (хоча подекуди його купували й звичайні робочі). З плином часу ГАЗ-М12 ЗІМ отримав офіційну назву просто як ГАЗ-12 і став більш впізнаваним. ГАЗ-12 в майбутньому став фундаментальним для створення ГАЗ-13 «Чайки» (Додаток 24). До речі, «Чайка», один із тих автомобілів, який справді був заледве не ідентичним до американських автівок. Швидкість – до 160 км / год, вага – 2 тони. Цікаво є те, що «Чайка», на відміну від попередніх поданих автомобілів, виготовлялась також в особливих кольорах: білого, червоно, біло-зеленого і т.і. Здебільшого на «Чайці» пересувались партійці, вчені, академіки, голови міністерств, перші секретарі комуністичних партій та інші. Модифікований автомобіль ГАЗ-13 отримав найменування ГАЗ-14⁴⁷.

Відомим є факт, що автомобіль «Чайка» був подарунком ХХІ з'їзду КПРС від Горьківського автозаводу⁴⁸. Також вище подано тезу про велику схожість «Чайки» до американських авто. Варто вказати на які саме, тож маємо схожість «Чайки» з Packard Patrician та Imperial Crown Limousine⁴⁹.

⁴⁶ ЗІМ-12 // Автолегенды. №03. Италия, 2009, с.6.

⁴⁷ Томпсон Э. Советские автомобили // От победы до спутника. 1945-1960 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 68-71.

⁴⁸ Автомобиль «Чайка» - подарок коллектива Горьковского автозавода к ХХІ съезду КПСС // За рулём. №01. Москва, 1959, с. 12.

⁴⁹ ГАЗ-13 «Чайка» // Автолегенды. №13. Италия, 2009, с. 7

Після Другої Світової війни, з'являється перший мікролітражний автомобіль «Белка» (Додаток 25). Одразу ж можна примітити його незвичний дизайн. Окрім зовнішнього вигляду зі сторони, цікаво також те, що передня частина кузова і дах відкидались на петлях. Автомобіль був невеликих розмірів, поміщав 4 пасажирів. Тим не менш, маючи багато переваг, «Белка» мала багато недоліків. Проєкт «Белки» не вдосконалювали, натомість вона стала прототипом для створення нової автівки НАМІ-048, хоч і це авто збудованим так і не було⁵⁰.

У 1956 році СРСР випускає новий автомобіль з індексом «444», прототипом якого був Фіат-600. Новенький «Москвіч-444» мав іншу коробку передач та іншу форму заднього кузова, на відміну від Фіата-600 (Додаток 26). Таким чином про унікальність як і технічних, так і дизайнерських рішень для «Москвіча-444» не може йти мови. Цінним моментом новенького радянського авто була взаємозамінна можливість переднього та заднього скла. Наступник «Москвіча-444», «Москвіч-650» отримав нове забарвлення: колір слонової кістки з дахом моркв'яного кольору. Але новий «Москвіч» не був тим автомобілем, що підпадав під масову купівлю чи очікування роками на нього в черзі через його низьку технічну якість – досить часто відмічались його регулярні несправності⁵¹.

На сам кінець, говорячи про автомобіль ЗАЗ-965, зі слів Хрущова можемо його оцінити як якісне авто, що доступне робочому класу, так як фіксована ціна на нього сягала 18000 рублів (Додаток 27)⁵². Та не зважаючи на високу оцінку, автомобіль випускався у невеликій кількості, тому на заміну йому зустрічаємо автомобіль «Запорожець-965А» з потужнішими можливостями, зокрема говорячи в даному контексті про двигун (Додаток 28). Відмічається недостатність комфорту обох автомобілів, до прикладу, незручність багажного відділення через свої розміри. Хоча зрештою, «Запорожець» на той час цінувався звичайним народом і був дуже популярним⁵³.

⁵⁰ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Зрелость отрасли / Москва: ИЛБИ, 1994, с. 22-24.

⁵¹ Шугуров Л. Автомобили России и СССР... с.26-28.

⁵² Томпсон Э. Советские автомобили // От победы до спутника. 1945-1960 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 94-96.

⁵³ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Зрелость отрасли / Москва: ИЛБИ, 1994, с. 28-29.

1.3. 1961-1979.

Розглядаючи наступний період розвитку автомобільної промисловості, важливо розпочати з факту про будівництво в 1967 році нового автомобільного заводу ВАЗ. Перший автомобіль виробництва ВАЗ став ВАЗ-2101, що носив, і надалі носить назву «Жигулів» (Додаток 29). Як тільки з'явилась ця автівка, свого значного прогресу паралельно зазнала Рада економічної взаємодопомоги (до її обов'язків входив контроль над торгівельними та економічними співпрацями між країнами-членами Радянського Союзу). Емблема ВАЗа-2101 відображала п'ятикутну форму червоного фону із зображенням волжської ладі. Фактично, новостворений ВАЗ-2101 поточна копія італійського Fiat 124. Із самого початку планувалось, що автомобіль має бути доступним за ціною, проте з кожною модифікацією ціна все більше зростала, досягнувши рівня, що перечив початковій ідеї. Так, до прикладу, в разі краща версія ВАЗ-2101 – ВАЗ-2103 вже не могла бути зорієнтованою на широке споживання серед населення⁵⁴.

З дизайнерського погляду, італійська спільнота автомобілістів оцінила емблему ВАЗ-2101 з якнайкращого боку. Подальша модифікація – ВАЗ-2103 була запрезентована у фільмі «Неймовірні пригоди італійців в Росії». Понад те, до зйомок було залучено цілих п'ять екземплярів. Якщо порівнювати вказане авто з іноземними, то можна відмітити його схожість з з FIAT-125 та FIAT-24 Special⁵⁵.

У той час, поки будівництво заводу ВАЗ тривало, «Коммунар» займався будівництвом та випуском автівки ЗАЗ-966В (Додаток 30). Загалом, ЗАЗ-966В шанувався серед представників вищого класу, оскільки у порівняння з іншими автомобілями він мав справді багато переваг, включаючи габарити та масу. Модифікаційний вигляд ЗАЗ-966 мало чим відрізнявся від материнського авто⁵⁶.

⁵⁴ Томпсон Э. Советские автомобили // По автомобилю на каждой даче. 1960-1979 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 107-112.

⁵⁵ ВАЗ-2103 «Жигули» // Автолегенды. №07. Италия, 2009, с. 6-7.

⁵⁶ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Зрелость отрасли / Москва: ИЛБИ, 1994, с. 29.

Починаючи з 1979 року, автомобілі ВАЗ припиняють виготовлення таких потужних автомобілів, як раніше. Явним прикладом тут може слугувати ВАЗ-21061 (Додаток 31). Та не дивлячись на попередній факт, автомобіль продавався у великій кількості і навіть посприяв утворенню цілої лінії, названої «шестірками». Надалі ВАЗ розпочинає переформатування своєї роботи на прогресивність, пам'ятаючи про рядове населення (ВАЗ-21023, ВАЗ-2801, ВАЗ-2102). До речі, ВАЗ-2101 про який йшла мова раніше, з 1974 року продавався в Англії з найменуванням Lada 1200. Ціна була досить низькою, всього лиш 979 фунтів, хоча інший радянський автомобіль Moskvich 1500 коштував ще менше – 785 фунтів. Незабаром на Британському ринку почали продавати й інші, більш перспективні варіанти «Лад»⁵⁷.

Згідно аналізу, можна простежити, що найбільш споживаним серед середнього класу суспільства, був автомобіль ГАЗ «Волга». ГАЗ-13 «Чайка» здебільшого, а той радше цілком був у власності партійців та інших поважних особистостей, тому властиво «Волга» набрала широкої відомості серед народу. Цікаво є те, що «Волгу» використовувала також клієнтура КДБ. Через це, у людей виникала асоціація «Волги» зі страхом перед таємною поліцією. Ще одним примітним моментом з історії кульмінаційного життя «Волги» є те, що вона була подарована першому космонавту Юрію Гагаріну. По своїй суті, ГАЗ-24 – класичний автомобіль на просторах радянського автомобілебудування. Властиво, про модифікації тут мова не йде, оскільки якщо зміни й відбувались щодо «Волги», то вони були приналежними то технічної частини автомобіля. Дизайн залишався автентичним.⁵⁸ Та тим не менш, існує все ж факт, що в 1962 році автомобіль набув значних змін, включаючи й дизайн. Так навіть згадується, що після цього процесу, «Волга» стала навіть кращою за деякі іноземні автомобілі⁵⁹.

⁵⁷ Томпсон Э. Советские автомобили // По автомобилю на каждой даче. 1960-1979 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 112-119.

⁵⁸ Томпсон Э. Советские автомобили // По автомобилю на каждой даче. 1960-1979 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с. 122-137.

⁵⁹ Соловьев В. Волга. 1962 // За рулём. №04. Москва, 1962, с. 17.

Відомо про те, що з 1962 року до 1965 на заводі, що виробляв моделі «Москвічів», виготовили нову його версію – «Москвіч-408» (Додаток 32), яка широко використовувалась серед споживачів. Поза країнами СРСР «Москвіч-408» шанувался не менше і продавався також достатньо добре. Був представлений на Лондонській автомобільній виставці. Цей автомобіль – базова модель з перспективними модифікаціями, до прикладу «Москвіч-426» (Додаток 33)⁶⁰.

«Москвіч-408» обрали для зйомок в одному з найвідоміших радянський фільмів «Діамантова рука». Підтекстом цього факту є те, що вбачавши ідею найкращого фільму СРСР, обрали найкращий автомобіль тогочасності. Крізь призму цього фільму й розуміємо яким справді є цей автомобіль. «Москвіч-408» масово експортували і він виділявся своєю помірною ціною, на відміну від автомобілів, що коштували в рази дорожче, проте мали таку саму комплектацію. Відмічаються схожості з автомобілями Simca 1300 Verline та FIAT 1300 Verline⁶¹.

Маємо також дуже визначну подію, що відбулась в 1960 році. Мова, властиво, йде про підписання президентом американської торгової фірми «Андреа моторс інкорпорейтед» Робертом Кастлом та представником «Автоекспорту» П. А. Гритчиним дворічного договору про продаж в США «Москвіча-407»⁶².

У фільмі «Зелений вогник», головний актор, між іншим пересувається на автомобілі «Москвіч-407», на якому проводить екскурсію для глядачів. Вважається, що «Москвіч-407» є одним із найкращих проєктів Московського автозаводу, а емблема на цьому авто – виражає основну його символіку та принцип упізнаваності⁶³.

1977 рік знаменується тим, що саме тоді, вперше, автомобіль «Лада» став унікальним, а не копією Fiat (Додаток 34). Вперше західний світ побачив цей автомобіль у Паризькому автосалоні 1978 року. Це був справді народний

⁶⁰ Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Зрелость отрасли / Москва: ИЛБИ, 1994, с. 33-39.

⁶¹ Москвич-408// Автолегенды. №12. Италия, 2009, с. 6-7.

⁶² Минаев А. Советские автомобили на мировом рынке // За рулём. №03. Москва, 1960, с. 13.

⁶³ Москвич-407// Автолегенды. №01. Италия, 2009, с. 6-10.

автомобіль, до того ж доволі комфортабельний, безпечним та економним в обслуговуванні. Вже у 1978 році «Лада» вперше з'явилась на британському ринку та була доступна для купівлі⁶⁴.

Повертаючись до ЗАЗ-965, варто примітити, що це був справді дуже відомий автомобіль серед селян. Хоча, не дивлячись на цей факт, жителі міст також обирали його, властиво, через те, що був економним. Та не варто забувати про те, що надійністю ці автомобілі не відзначались. «Запорожці» експортувались масовими партіями у східну частину світу, а на захід вони постачались під назвою Yalta (у невеликих кількостях)⁶⁵.

Відмічається зручність та перспективність експлуатування «Запорожця» в якості транспорту для подорожей. Так, у журналі «За рулем», водій розповідає, що подорожував цим автомобілем і рекомендує іншим⁶⁶.

1.4. 1980-1991.

У 1980 році першим проєктом було будівництво автомобіля ВАЗ-2105 (Додаток 35). Багатьом він також відомий під назвою Lada Riva. Фактично, його вважають переконструйованою версією «Жигулів», що про них говорилось у даній роботі раніше. Паралельно з ВАЗ-2105 вироблялись й інші моделі, такі як ВАЗ-21053 та ВАЗ-2103 (Додаток 36, Додаток 37). Та серед них також була й модель, що перш за все була призначена для класу люкс, а саме мова йде про ВАЗ-2107, згодом (1984 року) – універсал ВАЗ-2104 (Додаток 38, Додаток 39). На іноземному ринку продажі цих авто сягали досить високого рівня, враховуючи факт міцності, надійності та дешевого обслуговуванні. Та цікавим є те, що середній клас тогочасного суспільства не купував це авто, вважаючи його нижчим рівнем та не приналежним їхньому статусу⁶⁷.

⁶⁴ Томпсон Э. Советские автомобили // По автомобилю на каждой даче. 1960-1979 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с.188-191.

⁶⁵ Томпсон Э. Советские автомобили // По автомобилю на каждой даче. 1960-1979 / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с.201-207.

⁶⁶ Шульпеков В. На «Запорожце» - в путешествие // За рулём. №06. Москва, 1965, с. 23.

⁶⁷ Томпсон Э. Советские автомобили // Слишком много и слишком поздно. 1980-1991/ пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с.228-239.

Виробництво «Волги», що про неї пояснювалось в попередньому підрозділі, продовжувалось в період поточного підрозділу. Та тепер, вона отримала міжнародний приз «Золотий Меркурій» (1980 року). На ранішніх етапах, ця автівка вважалась цілком пристойною та якісною, проте з настанням 1970-х років конструктори почали вбачати в ній масу недоліків, що їх вартувало б уникнути. Таким чином було прийнято рішення про створення зовсім нової «Волги», та цього разу вона мала стати приналежною для людей вищого класу. У першу чергу, відбулись зміни в дизайні, після чого випускалась в невеликій кількості. Зважаючи на те, що нова «Волга» все ж відображала свою престижність, рядовий клас отримав змогу придбати її аж після того, як СРСР припинив своє існування. Таке свідчення дає змогу розуміти про чіткий поділ людей все ж на класи за часів Радянського Союзу⁶⁸.

Через свою набуту престижність, «Волгу» долучали і до відображення в кінематографі, зокрема у фільмі «Службовий роман». Крізь призму цього фільму бачимо, що «Волгу» й справді могла отримати тільки заможна людина, так у цьому фільмі відображається можливість отримати автомобіль тільки партійцю. Машина коштувала 9100 рублів (до речі, раніше було відзначено й дорожчі автомобілі, проте будь-хто формально міг їх придбати, на відміну від «Волги»), а зарплата робочого на той час становила приблизно 130 рублів. Помітною є схожість «Волги» до автівки Ford Falcon Standart та Alfa Romeo 2600 Berlina DeLux⁶⁹.

Прихід у 1984 році нового передньопривідного ВАЗа став революційним для автомобільної промисловості СРСР. Він мав відповідати західних гарантіям, щоб організувати масовий експорт. Отож, новий ВАЗ отримав індекс 2108, а в народі автівку прийнято називати «вісімкою» (Додаток 40). На експортному ринку ВАЗ-2108 називався Samara. Модифіковані версії отримували позначення 2109 та 21099. Варто зазначити, що цей автомобіль також слугував прикладом для будівництва спортивних радянських машин і продавався не тільки в Європі,

⁶⁸ Томпсон Э. Советские автомобили ... с.244-252.

⁶⁹ Москвич-407// Автолегенды. №01. Италия, 2009, с. 6-7.

а в Канаді та Австралії. Навіть після знищення «залізної завіси» автомобілі не втратили своєї цінності, залишались простими в обслуговуванні та недорогими, витримуючи радянські дорожні шляхи⁷⁰.

Паралельно, у 1980-х ВАЗ організував створення проєкту невеликого авто, яке було б не менш комфортним. Цей план побутував на рівні міського автомобіля. Автомобіль називався «Ока», проте конструктори зіткнулись з проблемою відсутності малого двигуна, але проблему було вирішено з часом (Додаток 41). Аналізуючи дизайнерське рішення щодо автомобіля «Ока», можна виразити приємність у його зовнішнього вигляду. Абсолютною перевагою ж «Оки» стало те, що велика кількість деталей співпадала з деталями інших машин, тому це спрощувало систему пошуку потрібних для ремонту відповідних речей. Натомість, «Жигулі» все ж мали більше переваг, аніж «Ока», тому народним автомобілем, насправді, його складно назвати⁷¹.

Вже ближче до 1990-х, незадовго до розпаду СРСР, ЗАЗ розпочинає виробництво нової автівки – хетчбеку «Таврія» (Додаток 42). Це вийшов справді економний автомобіль, з нескладним підходом до обслуговування. Автомобіль набув широкої популярності, тому за ним справді утворювались величезні черги. Експорт, у свою чергу, був мінімальним⁷².

Отож, після подачі інформації про розвиток цивільного автомобілебудування, можна зробити декотрі висновки щодо цієї підтеми. У першу чергу, важливо розуміти, що автомобільна промисловість в Радянському Союзі регулярно (окрім перерви під час Другої Світової війни) розвивала свій потенціал. Керівництво та виробники навчались багатьох специфікацій у іноземних компаній, постійно залучали до існування нові ідеї. Хоч не всі автомобілі були перспективними з точки зору економіки, а також декотрі з них

⁷⁰ Томпсон Э. Советские автомобили // Слишком много и слишком поздно. 1980-1991/ пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с.253-262.

⁷¹ Томпсон Э. Советские автомобили ... с.263-267.

⁷² Томпсон Э. Советские автомобили // Слишком много и слишком поздно. 1980-1991/ пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, с.268-272.

просто не були оціненими чи то владою, чи то народом – все ж на протигагу їм виготовлялись нові, що б не помістили попередніх помилок.

Помітно, що автомобіль – це справді дороге задоволення, і навіть за умови створення дешевшого авто, що скерований на середній клас далеко не кожен собі міг дозволити таку розкіш. У цьому ж контексті розуміємо, що лиш власництво одного автомобіля могло висвітлити поточний статус людини в суспільстві. Такий підтекст не є утвореним природньо, він є штучним, оскільки кожен проєкт поміщав у себе розуміння якого рівня якості повинен бути автомобіль, відповідно зважаючи на майбутній потенціал продаж серед цільової аудиторії.

Тим не менш, автомобільна промисловість досить схоже функціонувала в СРСР до того, якою ми маємо її сьогодні. Та загалом, варто зробити ще один важливий висновок: без залучення іноземної автомобільної індустрії до будівництва автомобілів радянського виробництва, навряд чи воно змогло сягнути такого рівня. Це була та галузь, де СРСР почасти відсторонив свою відразу до капіталізму, від якого так відрікався та отримав відповідний результат.

РОЗДІЛ ІІ.

Розвиток громадського наземного транспорту в СРСР

Варто розуміти, чому важливо розглядати історію певного громадського транспорту в контексті історії повсякдення. Громадський транспорт є одним з основних елементів міського життя на сьогодні, проте у радянському суспільстві він займав не менше місця.

На відміну від Західних країн, де питання громадського транспорту не виступало настільки глобальним через конкуренцію його з приватним автомобільним транспортом, у СРСР цей процес навпаки потребував різких рішень та прогресу, оскільки приватний автомобіль був дорогим задоволенням, на яке доводилось очікувати у довгій черзі роками. Тож, цікаво розглянути в даному контексті, як, все ж, відбувався розвиток, як функціонував та якими були особливості виокремлених видів громадського транспорту в Радянського Союзу.

2.1. Автобуси.

Важливо розпочати з факту про те, що громадський транспорт достатньо активно розвивався в СРСР від початку його заснування у 1922 році, і аж до його розпаду в 1991 році. За певними даними, вказується, що найбільш практичним у містах наземний транспорт для перевезення пасажирів був автобус, з огляду на його гнучкість щодо змін маршруту та мінімальній потребі вкладання грошей у порівнянні з іншими громадськими транспортами⁷³. Схоже, як ми маємо на сьогоднішній день, що у малих містах цілком достатньо використовувати виключно автобуси для переміщення пасажирів. Тобто, з цього випливає, що все ж автобус був найбільш експлуатованим видом громадського транспорту в радянських містах.

⁷³ Паршина Л., Богданов Н. История развития транспорта в послевоенные годы в СССР [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://vestnik.astu.org/temp/6d20ab821fbacc56fa7747e28f63a.pdf> (10.06.2022).

Справа також у тому, що навіть із заміною конки на трамвайні системи, їхня масова побудова так і не відбувалась, оскільки це є складним та клопітким ділом навіть у великих містах. І загалом, не всюди можливо з технічної точки зору створити умови для прокладання трамвайних колій, тому автобус мав певну пріоритетність і в такому контексті⁷⁴.

Загалом, налічується 43 підприємства, що займались будівництвом автобусів на території СРСР. Це були як і спеціалізовані підприємства, так і такі, що випускали мінімальні партії⁷⁵.

Вартує більше висвітлити аргументацію щодо більшої перспективності використання автобуса у якості наземного громадського транспорту, аніж трамвая. Таке роз'яснення можливе на прикладі Москви. Отже, дискусія щодо вищеназваної тематики точилась між спеціалістами СРСР починаючи з 1920-х до 1960-х років, не дивлячись на те, що одразу ж і в 1920-х було висловлено низку аргументів на користь автобусного автотранспорту. Автобус має властивість бути гнучким у експлуатації, а також здатен пристосовуватись до більшості умов. Та найголовнішою перевагою автобуса є те, що завжди існує можливість змінити маршрут, що не скажеш про трамвай, для курсу якого прокладається колія лиш один раз. Також, що важливо, використання трамвая так чи інакше є менш вигідним фінансово. Трамвай не був практичним на вузьких вулицях, тому фактично автобус на той час розглядався як альтернативне рішення низки проблем. Таким чином вже у 1925 році у Москві існувало три лінії на яких курсувало 24 автобуси⁷⁶.

Безумовно, важливо висвітлити також і хронологічний процес розвитку конкретно автобуса як одного з видів наземного громадського транспорту. Отже, до 1924 року, тобто два роки опісля заснування Радянського Союзу курсування автобусів виконувалось виключно на кількох визначених маршрутах, що стосувались міжміського сполучення. Однак, для цієї цілі не використовували

⁷⁴ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 112.

⁷⁵ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие ... с. 112.

⁷⁶ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 112-113.

автобуси, як ми їх поточно уявляємо, а застосовували переобладнанні під автобус вантажні автомобілі⁷⁷. До прикладу, існував маршрут Катеринослав – Запоріжжя, який обслуговували два автобуси-грузовики, що мали по 20 місць. У Харкові за таким самим принципом функціонував один автобус з 7 ранку до 12 ночі і перевозив у середньому 280 пасажирів щодня. Ціна квитка на проїзд коливалась у залежності від дистанції, яку долає пасажир⁷⁸.

Говорячи про кількість автобусів у 1922 році, подається цифра у 122 одиниці. Для порівняння, до 1922 року парк Московського комунального господарства налічував лиш до 30 автобусів⁷⁹.

Згідно статистики, на 1924 рік у СРСР існувало 38 міжміських, приміських та міських сполучень (загалом 3066 км), частину з яких обслуговувало 94 автобуса.⁸⁰ Станом на 1 січня 1940 року, кількість автобусів у СРСР становила вже 15,6 тисяч, а функціонували вони в 300 містах держави, включаючи в цю кількість 100 міст з населенням приблизно у 50 тисяч осіб⁸¹.

Наявним є порівняння розвитку автобусного будівництва того ж періоду (1920-х років) з розвиненими країнами. Так, до прикладу, у 1924 році в США використовувалось 52925 автобусів⁸². Кількість автобусів того ж часу у власності СРСР зазначається вище. Тож стає відомо з наведеного факту, що розвиток автобусного будівництва в Радянському Союзі відбувався довше, аніж в таких країнах за рівнем як США.

На прикладі міста Москва, також можна відзначити, що у 1930-му році активно відбувався аналіз пасажиропотоку для того, щоб надалі розвивати автобусні сполучення. З такою ж ціллю відбувалась аналітика спроможності певних вулиць до експлуатування їх для перевезення громадян автобусним транспортом⁸³.

⁷⁷ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие...с. 112-113.

⁷⁸ Рубец А. История автомобильного транспорта России / Москва: Эксмо, 2008, с. 181.

⁷⁹ Там само.

⁸⁰ Рубец А. История автомобильного транспорта России ... с. 182.

⁸¹ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 116.

⁸² Курихин О. Автобусы СССР // Первые автобусы АМО / Москва: Самиздат, 2000, с. 6.

⁸³ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие...с. 114.

Як-не-як, все ж першому автобусу власного виробництва СРСР випала доля з'явитись вже у 1924 році. Тож цікаво є те, що насправді вищеназвані цифри кількості автобусів до 1925 року були так званими подарунками інших держав для СРСР, на основі конструкції яких розпочалось будівництво вантажівок АМО-Ф-15 заводом АМО, згідно яких вироблялись й автобуси. Автобуси АМО були випущені з конвеєра вже у 1926 році (Додаток 43). Ці автобуси випускались у невеликій кількості та не дуже тривалий час, проте спеціалісти заводу згадують про нього у позитивному відображенні. На жаль, жодного такого автобуса на сьогоднішній день немає збережено.⁸⁴ Цей транспорт мав розміри сучасного маршрутного таксі, а кількість людей, що могли отримати сидяче місце у ньому сягала чотирнадцяти. Надалі відомо про наслідника АМО-Ф-15 у якості АМО-4, що вперше зійшов з конвеєра у 1931 році (Додаток 44)⁸⁵.

Неможливо уникнути згадки про автобус ЯА-2 (Додаток 45). Початки його заснування сягають 1932 року, коли на ЯГАЗі освоювали виробництво вантажівок ЯГ-10, а в той самий час на авторемонтному заводі в Ленінграді вироблялись автобусні кузови під цю вантажівку. І унікальність цього автобуса полягає в тому, що він справді був гігантським, оскільки поміщав 80 осіб. Тож цей автобус, насправді, вважається кульмінаційним, найбільш прогресивним продуктом Ярославського автобусного будівництва⁸⁶.

Натомість, період першої половини 1930-х у СРСР не обмежився одним лиш виробництвом ЯА-2, оскільки у 1934 році на просторах держави вже починають функціонувати автобуси ЗІС-8 (Додаток 46). Власне, саме цей автобус зазнав масового виробництва 1930-х років. У ньому поміщалося 21 сидяча особа, а також від 8 до 10 стоячих пасажирів. Вказується, що ЗІС-8 випускався в Ленінграді, Києві, Харкові, Ростові-на-Дону, Тбілісі та інших містах. Цей автобус також став першим, що працював на експортний ринок та був найзначнішим протягом усіх 1930-х років⁸⁷.

⁸⁴ Курихин О. Автобусы СССР // Первые автобусы АМО / Москва: Самиздат, 2000, с. 7-9.

⁸⁵ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 117.

⁸⁶ Курихин О. Автобусы СССР // Автобусы из Ярославля / Москва: Самиздат, 2000, с. 10-13.

⁸⁷ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие ... с. 118.

Важливим винаходом, щоправда, не спеціалістами Радянського Союзу, а США є обтічний автобус. Однак, Авторемонтний завод транспортного управління швидко перехопив цю ідею. А згодом, той самий виробник зайнявшись модернізацією кузова ЗІС-8 створив власний АЛ-1 (Додаток 47). Автобус отримав високу оцінку, тому перейнявши приклад, завод ЗІС розпочав конструювання «ЗІС-6-Люкс» (Додаток 48)⁸⁸.

Отже, у довоєнні роки автобусна промисловість у Радянському Союзі зазнавала різних процесів залежно від періоду. Як тільки заснувався СРСР, автобусна промисловість і справді була мізерною, а перші 3 років, автобуси, що функціонували на кількох маршрутах все ж були імпортними. Проте, саме імпортний продукт в цьому контексті вплинув на подальший розвиток будівництва автобусного транспорту. Тож, крок за кроком, автобусна промисловість в СРСР прогресувала, проте з приходом війни процес було почасти призупинено.

Проте, коли війна закінчилась, у державі знову виникла потреба у новому громадському транспорті. Тож, уже у 1947 році з'явився один з перших післявоєнних автобусів ЗІС-154 (Додаток 49). Цей автобус мав дуже незвичайну форму для того часу, із місткістю в 34 пасажери. Однак, найбільшою сенсацією було те, що кузов даного автобуса був виконаний з незвичного для виробників матеріалу – алюмінію, що його використовують зараз сучасні автомобільні виробники. Згодом, почали випускати дешеву копію ЗІС-154 – ЗІС-155 (Додаток 50)⁸⁹.

Вже у 1952 році, завод ЗІС розпочав працю над проєктом для міжміських автобусів – ЗІС-127 (Додаток 51). Експериментальна версія ЗІС-127 мала значний нюанс: автобус був достатньо великого розміру, через що виконував небезпечні маневри про поворотах. Однак, згодом проблему було ліквідовано. Салон ЗІС-127 був просто унікальним випадком на той час: обшивка сидінь шерстяною тканиною та штучною шкірою, регулювання сидінь, індивідуальне

⁸⁸ Курихин О. Автобусы СССР // Первый обтекаемый / Москва: Самиздат, 2000, с. 18.

⁸⁹ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 168.

світло та вентилятор для кожного пасажира та інші речі, що додавали комфорту. Вже в 1956 році цей автобус розпочав виконувати дистанції такі як Москва – Вязьма, Москва – Мінськ, Москва – Сімферополь, Москва – Рига, Москва – Ленінград. Завдяки появі ЗІС-127, кількість міжміських маршрутів протягом 1946-1956 рр. зросла від 643 до 3423⁹⁰.

Слідуючи хронологічному розвитку автобусної промисловості в СРСР, відзначимо також 1962 рік, коли розпочалось проектування нового міського автобуса ЛіАЗ-677 (Додаток 52). І вже на початку 1963 року стає відомо про його серійне виробництво. І хоча ця модель автобуса отримала високу оцінку серед експертів, користувачі даного громадського транспорту не були задоволені його функціонуванням⁹¹.

У 1971 році на базі вантажівки ГАЗ-53 створили автобус КАВЗ-685 (Додаток 53). Кількість пасажирських місць – 21, а місце водія відділили певною перегородкою⁹².

І на сам кінець, неодмінно варто виділити й автобусну промисловість в СРСР, яка розвивалась властиво на території України. Після війни, автобусні виробники за мету ставили собі створення більш комфортабельних автобусів, а також багато уваги виділялось на експлуатаційні якості. Вже в 1950-х роках на Львівському автобусному заводі (ЛАЗ), розпочали проектування універсального автобуса, що був би придатний для перевезення пасажирів як по місту, так і поза місто. Перша вимога – два способи входу в автобус та високий салон. Друга вимога – швидкість. Таким чином, за прототипом німецького «Магнуса» з'явився ЛАЗ-695 у 1965 році, а вже в 1958 році автобус ЛАЗу розпочали постачати на різні міста по СРСР (Додаток 54). Відгуки пасажирів щодо ЛАЗ-695 були різко позитивними, зокрема завдяки його можливості зберігати тепло взимку⁹³.

⁹⁰ Курихин О. Автобусы СССР // Комфортабельный и быстроходный / Москва: Самиздат, 2000, с. 18.

⁹¹ Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие // История автомобилестроения в СССР / Ульяновск: УлГТУ, 2019. с. 169-170.

⁹² Епифанов В. История автомобилестроение: учебное пособие...с. 170.

⁹³ Курихин О. Автобусы СССР // Львовские красавцы / Москва: Самиздат, 2000, с. 42-45.

Підсумовуючи, можна зазначити, що за часи Радянського Союзу, автобусна промисловість у якості перевезення пасажирів, хоча спочатку й не так активно, але все ж розвивалась. Якщо у довоєнний період експлуатація автобусів для пересування громадянами відбувалась в небагатьох містах СРСР, то після Другої світової війни цей процес відбувався більш злагоджено, зокрема через активну розбудову автобусних заводів та й загалом збільшення якісного транспорту та його кількості. З'явилося більше спеціалістів для розвитку громадського транспорту, а також злагоджена робота над прототипами закордонних продуктів, зокрема автобусів.

2.2. Потяги.

Важливим в контексті огляду потягів як виду громадського транспорту є аналіз рівня загальної залізничної діяльності в Радянському Союзі. Оцінюючи вищеназваний чинник крізь призму американських стандартів, радянську залізницю визначають як не придатну до продуктивної праці з низьким рівнем ефективності. Проте, це свідчення не можна сприймати буквально без огляду даного чинника у руслі виключно радянських цілей та економіки⁹⁴. Таким чином, впливає потреба огляду глибшого контексту розвитку залізничної індустрії в СРСР.

Властиво також, що не залишається секретом ні для кого, що в процесі соціалістичного будівництва, розвитку промисловості та сільського господарства, тим чи іншим чином повинна розвиватись й транспортна галузь. Це, зокрема, стосується не тільки перевезення вантажів, але й переміщення пасажирів на дальні відстані. І в такому контексті, перш за все, говоримо про залізничні перевезення⁹⁵.

Отож, орієнтуючись на статистику маємо наступні дані в цифрах: по-перше, залізнична колія із Заходу на Схід по території СРСР (маршрут

⁹⁴ Ernest W. Williams Jr. An Analysis of Soviet Railway Operation // Freight Transportation in the Soviet Union, Including Comparison with the United States / Princeton: Princeton University Press, 1962, с.89.

⁹⁵ Паршина Л., Богданов Н. История развития транспорта в послевоенные годы в СССР [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://vestnik.astu.org/temp/6d20ab821fbacc56fa7747e28f63a.pdf> (10.06.2022).

Калінінград – Владивосток) сумарно налічує 10 400 км.⁹⁶ За іншими даними маємо вказівку про 7-8 тисяч км із Заходу на Схід та 3-4 тисячі км з Півдня на Північ⁹⁷. На залізницю припадає 50% ресурсу пасажирських перевезень через те, що це регулярно, відносно дешево та швидко. Відомо, що кожного дня з кінцевих станцій в СРСР відправлялось приблизно 17 тисяч потягів дальніх, міських та приміських дистанцій. Найпоширенішими маршрутами, якими користувались громадяни були з кінцевою станцією у Москві⁹⁸.

Надалі, безумовно слід подати структурну інформацію щодо розвитку залізничної галузі в СРСР.

Отже, перш за все неможливо не зазначити провальні плани Радянського Союзу щодо прокладання залізничних шляхів: ані в першу п'ятирічку, ані у другу план виконано не було. Та, все ж, у 1929 – 1930 рр. наступив переломний момент і розпочалась реорганізація залізниці, та через очільників такого плану результатів знову не було досягнуто. Та варто, все ж, розуміти, що коли мова йшла про автобусний транспорт, однією з цілей його будівництва все ж було налагодження системи перевезення пасажирів, натомість, коли ми говоримо про залізничне будівництво, у ранні періоди СРСР така перспектива не розглядалась у такому ж глобальному сенсі – перш за все, це було економічним явищем. Та, все ж осуд в даному контексті є неможливим, оскільки у першу чергу мова йшла про відбудову залізниці після воєнних подій. Мова йшла про відбудову 80% сполучень⁹⁹.

Відомо, що вже з 1923 року набирає швидкість вагонне будівництво, а вже з 1926 року розпочинають курсувати відбудовані маршрути, до прикладу, Баку -

⁹⁶ Бадриева Л., Сдобнова Ю. Транспорт СССР [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://journal.pushkin.institute/archive/archive/1976/1976-2/%D0%A2%D1%80%D0%B0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0.pdf> (10.06.2022).

⁹⁷ Паршина Л., Богданов Н. История развития транспорта в послевоенные годы в СССР ...

⁹⁸ Бадриева Л., Сдобнова Ю. Транспорт СССР ...

⁹⁹ Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России // Советская концепция развития железнодорожного транспорта и ее реализация в 1917-1941 гг. / Москва: Высшее профессиональное образование, 2012, с. 124-130.

Сабунчі - Сурахани. День запуску цього маршруту є початком електрифікації залізниці СРСР. Згодом, говориться вже й про інші дистанції¹⁰⁰.

Говорячи про другу половину 1930-х і до початку Другої світової війни, можна визначити цей період як час для технічних реконструкцій залізничного транспорту, залучення прогресивних технологій для його розвитку та розбудови нових сполучень. Все відбувалось дуже поступово, але це не означає, що це було не швидко та прогресивно. Так, до порівняння, умовно сполучення в Казахстані за час від 1917 року до 1940 року зросло у чотири рази. Загалом, зміни внесені до розвитку залізниці СРСР до Другої світової війни посприяли тому, що Радянський Союз за кількістю вантажних та пасажирських перевезень займав одне з чільних місць у світовому рейтингу¹⁰¹.

Зрештою, функціонування залізниці не припинялось і в час Другої світової війни, проте до базових принципів її роботи додалась також фронтова. Тож тепер 85% всього залізничного ресурсу використовувалось в іншому руслі, аніж зазначалось раніше. Варто зауважити, що до поданих відсотків відноситься також й процес евакуації мирного населення в тил. Згідно такого ж самого принципу щодо потреби тепер залізниці під час війни, більшість виробників перекваліфікувались і розпочали виробляти власні продукти для потреб фронту¹⁰².

У контексті моєї наукової роботи, вдало було б висвітлити властиво евакуаційний процес за допомогою такого громадського транспорту як потяги. Отже, як вже згадувалось, з приходом окупантських військ на територію СРСР, існувала нагальна потреба в залученні потягів для евакуації населення. Евакуаційні грузи сягали приблизно половини від повного потоку, а на деяких лініях і 80%. Важливо розуміти, що подані відсотки стосуються не виключно

¹⁰⁰ Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России...с.130.

¹⁰¹ Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России...с.134.

¹⁰² Павлова В., Уздина М. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза // Железнодорожный транспорт в Великой отечественной войне 22 июня 1941 г. – 9 мая 1945 г. Транспортное обеспечение операции по разгрому Квантунской армии 9 августа – 2 сентября 1945 г. / Т. 2, Санкт-Петербург: ОАО «Иван Федоров», 1997, с. 317-318.

евакуації людей, але й матеріальних цінностей, які рятували від ворожого вогню¹⁰³.

Кількість вагонів, що були залучені до евакуаційного процесу становила приблизно 300 тисяч. Для перевезення людей в більш безпечні райони використовували криті вагони, обладнані пічками для того, щоб людям було тепло. Вказується, що до кінця 1941 року, виникла потреба в 1,5 млн вагонах для повної евакуації. У 1942 році за допомогою потягів було евакуйовано 8 млн осіб. Отже тут, розуміємо, що завдяки існуванню такого виду транспорту як потяг, зокрема пристосованих окремих вагонів для перевезення пасажирів, вдалось евакуйовувати масу людей в тил. На залізницю потрапив основний процес щодо цього¹⁰⁴.

Але по закінченню війни, слід було відроджувати залізничне будівництво заледве не заново, так як після відповідних подій велика частина цього промислу була зруйнована. До прикладу, вказується, що тільки по західній частині СРСР було зруйновано приблизно 65 тисяч кілометрів залізничних дистанцій. Отже, пасажиропотік потягами зменшився в рази. Натомість, відбудова відбувалась поступово, відповідно до процесу звільнення територій від німецьких військових. Таким чином, вже 1943 року в експлуатацію було здано 50 тисяч кілометрів залізничного шляху¹⁰⁵.

До 1956 року, відбудова все ж продовжувалась, проте багато шляхів і справді були перезавантажені, тому виникла, власне, потреба у створенні нових сполучень. Тож за 1956-1965 роки на території СРСР вдалось створити ще 8,6 тисяч кілометрів дороги для потягів. За таким самим принципом, в 1980-х додалось ще 2700 кілометрів нових ліній¹⁰⁶.

Таким чином, можна зробити висновок, що після Другої світової війни відбувався процес відбудови довоєнної структури залізничного промислу. Проте, розуміємо, що для відповідного прогресу та потребі у більшій кількості

¹⁰³ Павлова В., Уздина М. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза ... с. 319.

¹⁰⁴ Павлова В., Уздина М. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза ... с. 320-321.

¹⁰⁵ Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России // Железнодорожный транспорт в послевоенный период / Москва: Высшее профессиональное образование, 2012, с. 178-179.

¹⁰⁶ Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России...с.180.

перевезень, як і вантажного, так і пасажирського характеру, відбувалось будівництво і нових шляхів на всій території Радянського Союзу. Тяжко говорити про його перспективність в одному ряді з автобусами, про які йшла мова у попередньому підрозділі, оскільки обидва види громадського транспорту мали лиш дотичні цілі, але не однакові. Проте, можна чітко сказати, що все ж залізниця достатньо широко використовувалась для пересування на широких дистанціях, у порівнянні з автобусом, що надає перевагу їй, властиво, у поданому контексті.

2.3. Трамваї.

Та все ж, найстарішим видом громадського транспорту є трамвай. Його історія на просторах Радянського Союзу розпочалась ще у далекі 1930-ті роки, та продовжував існувати в перспективній формі до 1980-тих рр. Натомість, в останньому десятилітті існування СРСР, експлуатування трамваїв як громадського транспорту стало збитковим, тому протягом цього періоду велика кількість маршрутів припинила своє функціонування¹⁰⁷.

Отже, у цьому підрозділі я пропоную розглянути функціонування та розвиток трамвайної системи на прикладах міст Вітебськ, Магнітогорськ та Ярославль.

Однак, варто знати, що загалом розвиток трамвайної сфери поза СРСР, а умовно, в США та Франції був дуже сумнівним в 1920-х роках, оскільки на той час, досить сильну конкуренцію вказаній сфері складала діяльність великої кількості автобусних маршрутів. Однак, 1930-1950 рр. були все ж більш перспективними, у порівнянні з минулим десятиліттям. Найменшим попитом трамвай користувався якраз таки у великих європейських та американських містах, оскільки на той час там вже переважало використання автомобіля як основного способу пересування транспортом по місту і поза ним. Натомість, у

¹⁰⁷ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 485.

СРСР все склалось з точністю, але навпаки. Тож цікаво розглянути, як саме це відбувалось¹⁰⁸.

Відомо, що до 1922 року, тобто до періоду, що його я розглядаю у своїй науковій роботі, у Вітебську вже існувало кілька коротких трамвайних маршрутів, проте з 1925 року, перед спеціалістами ставились нові цілі, відповідно трамвайний рух тільки починав набирати обертів у цьому місті. Маємо дані тут про те, що з 1929 до 1932 року, у Вітебську курсувало 13 трамваїв для перевезення пасажирів¹⁰⁹.

Період 1934 – 1939 рр. знаменувалися для Вітебського трамвая як роки модернізації колії та вагонів. Таким чином, вже в 1934 році по місту, яке я розглядаю розпочав курсувати унікальний трамвай серії “Х” (Додаток 55). Вказується на високу оцінку серед пасажирів та відповідних спеціалістів вказаного трамвая. Не менш важливо розуміти, що поява трамвая у будь-якому місті – це не тільки комфорт та базовий спосіб пересування, але також і робочі місця. Таким чином, до 1940 року у Вітебському трамваї працювало 650 осіб, що дозволяли якісно функціонувати трамваям на шести маршрутах, і тільки за 1940 рік, завдяки злагодженій праці вдалось перевезти 37 мільйонів 507 тисяч пасажирів. Квиток на проїзд за даними, на 1940 рік становив 15 копійок¹¹⁰.

На жаль, війна не оминула значні збитки і для трамвайної системи Вітебська. Практично всі вагони було знищено чи зламано, тільки невелику частину вдалось евакуювати до сусіднього Челябінська. Значно постраждали також і колії по яких раніше курсували трамваї Вітебська¹¹¹.

По закінченню війни розпочалась відбудова трамвайної системи у даному місті. Це був більш ускладнений дещо процес на відміну від інших міст, через те, що загалом 90% всього подібного ресурсу в місті було знищено. Однак, вже у

¹⁰⁸ Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic / 2021, p. 1.

¹⁰⁹ Забелло Л. История Витебского трамвая // Годы восстановления и первых пятилеток (1923-1941) / Витебск: Витебская областная укрупненная типография, 1998, с. 61.

¹¹⁰ Забелло Л. История Витебского трамвая // Годы восстановления и первых пятилеток (1923-1941) / Витебск: Витебская областная укрупненная типография, 1998, с. 62-74.

¹¹¹ Забелло Л. История Витебского трамвая // Витебский трамвай в период Великой Отечественной войны (1944-1960) / Витебск: Витебская областная укрупненная типография, 1998, с. 62-77.

1946 році відбувається певний прогрес щодо відновлення руху трамваїв у Вітебську, до прикладу, з'являються перші три трамвайні вагони з позначеннями №1, №2, №3 відповідно, не дивлячись на те, що матеріалів та інших потрібних ресурсів критично бракувало. Але все ж, 5 жовтня 1947 року, трамвай №1 розпочав свій перший післявоєнний маршрут містом, і за наступні два місяці вже було перевезено приблизно 94300 пасажирів. З цього часу трамвайна система Вітебська розпочинає розквітати і незабаром випускає ще шість вагонів під експлуатацію (до 1950 року відомо про 36 пасажирських вагонів)¹¹².

Надалі, трамвайна сфера продовжує прогресувати. Розбудовуються нові вагони, відновлюються довоєнні маршрути. Зокрема, згадується, що за 1951-1955 рр., на вулицях Вітебська з'являються трамваї КТМ-1 (Додаток 56). Зокрема, продовжується модернізація вже згаданих вагонів серії "Х", проте з 1966 року їх поступово знімали з виробництва, оскільки існували вже набагато кращі з різних точок зору вагони для експлуатації¹¹³.

Отож, розуміючи основні засади розвитку трамвайної сфери у Вітебську, розглянемо таку ж на прикладі Магнітогорська. Насамперед, відзначу, що трамвай у Магнітогорську з'явився вже після того, як по місту вдало курсували автобуси для перевезення пасажирів. Проте, населення швидко зростало і виникала потреба у збільшенні громадського транспорту. Справа в тому, що Магнітогорськ є промисловим містом, де величезна частина населення була робітниками відповідних підприємств. Громадський транспорт забезпечував певний час безперебійну роботу, проте відповідно до зростання кількості населення, зростала й кількість працівників, яким так чи інакше потрібно було використовувати громадський транспорт для добирання. Тож розпочати будівництво трамвайних колій стало першочерговою необхідністю в такому контексті. Важливо також розуміти, що Магнітогорськ є розділеним на два береги рікою, і у 1935 році трамвай функціонував тільки на одному з них, а інша частина робітників добиралась на роботу пішки. І лиш у 1945 році цю проблему

¹¹² Забелло Л. История Витебского трамвая // Восстановление и развитие трамвайного хозяйства после Великой Отечественной войны (1944-1960) / Витебск: Витебская областная укрупненная типография, 1998, с. 85-93.

¹¹³ Забелло Л. История Витебского трамвая...с. 93.

було вирішено. Таким чином, до 1954 року кількість трамвайних маршрутів зросла у три рази. Подальші роки характеризувались вже не їх збільшенням, а покращення трамвайної системи¹¹⁴.

Щодо вартості проїзду, зазначається, що спочатку ціна на квиток коливалась від дистанції, яку проїжджає пасажир (від 10 до 30 копійок), проте згодом тариф став фіксованим і проїзд оцінювався в 3 копійки незалежно від подоланої відстані, а для працівників заводів вартість взагалі покривалась роботодавцями. До того ж, за перепусткою, працівнику заводу не доводилось очікувати у черзі на посадку. Нечесні пасажирів сплачували штраф за неоплачений квиток, в окремих випадках такі особи відбували громадські роботи протягом 30 діб. З часом відбувалась низка перспективних змін. Так, до прикладу, у 1955 році стала можлива покупка вже не одноразового квитка, а абонементу на проїзд (за даними, на 1957 рік ціна на абонемент становила 36 рублів), а з 1961 року у вагонах вже навіть встановлювались відповідні системи, за допомогою яких водій мав можливість повідомляти пасажирів про назву поточної зупинки¹¹⁵.

Загалом, трамвай, починаючи від 1930-их і до 1980-их років, був основним видом громадського транспорту в Магнітогорську. Маємо дані, що тільки у 1981 році, за допомогою трамвая в Магнітогорську вдалось перевезти 154,5 мільйонів осіб. Загальна кількість вагонів до того часу становила 342 одиниці. Такі дані свідчать нам про те, що заснування трамвайної сфери в Магнітогорську вирішувало низку питань щодо комфортного прожиття у місті¹¹⁶.

Ярославль, як і описаний вище Магнітогорськ є промисловим містом. Тут трамвайній сфері вдавалось більше та гнучкіше розвиватись через той факт, що під час Другої світової війни воно не постраждало від ворожих снарядів. Таким чином, в той час, як інша міста, де до воєнних подій також функціонували

¹¹⁴ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 486-487.

¹¹⁵ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk ... p. 487-488.

¹¹⁶ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk ... p. 490.

трамваї, змушені були проходити процес відбудови, трамвай у Ярославлі тільки продовжував рухатись за зазначеним векторним напрямком. Хоча, не варто сприймати це так буквально, оскільки певний час після війни, трамвайна система Ярославля хоч і не проходила період відбудови, проте трималась на тому ж рівні, що й до війни¹¹⁷.

У 1960-х рр. у Ярославлі виникла негайна потреба організувати громадський транспорт для сполучення жителів північного району міста з промисловими районами. Цікаво, що влада завжди в першу чергу розглядала задля таких планів автобуси і тролейбуси, натомість трамвай залишався тут завжди запасним варіантом. Так само й у цьому випадку, оскільки пропускна спроможність автобусів та тролейбусів там була мінімальною, розглядався проєкт щодо залучення трамваї з даною ціллю. Однак, його не було реалізовано¹¹⁸.

Таким чином, у випадку Ярославля бачимо, що не дивлячись на можливість та перспективність трамвайних сполучень у цьому місті, перевага надавалась все таки тролейбусам та автобусам. Такий процес тривав аж до 1970-х рр. допоки властиво площа міста не збільшилась з 83 тис. га до 132 тис. га. з півночі на південь. Також важливо підмітити, як влада аргументувала обмеженість щодо проєктів для прокладання трамвайної колії. Власне, мова йде про обмеженість фінансування муніципалітетів¹¹⁹.

І насправді, цьому існує документальне пояснення. Згідно постанови Міністерства міського господарства російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки 1966 року «Про перспективний розвиток міського громадського транспорту на період 1966-1975 років», передбачалось те, що слід

¹¹⁷ Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic / 2021, p. 16.

¹¹⁸ Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic / 2021, p. 17.

¹¹⁹ Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic ...p. 17.

було обмежити розвиток трамвайних систем та активніше розвивати, властиво, тролейбусну. Особливим способом, ця постанова стосувалась малих міст¹²⁰.

На прикладі Магнітогорська та функціонування трамваїв у ньому можемо розглянути також і вплив останнього на спосіб життя людей. Як зазначалось раніше, Магнітогорськ є промисловим містом, яке потребувало існування громадського транспорту, в першу чергу, для робітників певних підприємств. У такий спосіб, розбудова трамвайних ліній відбувалась у напрямку від більш населених районів до менш населених. І все ж, трамвай не є виключно методом пересування за обраною дистанцією, а також і місцем, де існувала комунікація і певна культура між пасажирами та водіями, так як першим, в середньому, доводилось проводити від двох годин на добу в дорозі¹²¹.

Перша проблематика, яку вартувало б тут висвітлити, стосується питання оплати за проїзд. Справа в тому, що більшість осіб, що спочатку користувались трамваями – це селяни, тепер звичайні робітники, що не мали освіти. Так, певні категорії осіб звільнялись від оплати за проїзд, як це вже згадувалось вище, проте кількість безбілетних пасажирів залишалась стабільно великою у Магнітогорську, і питання окультурення цього процесу потребувало швидких рішень. Таким чином, з'явилися контролери, що перевіряли наявність квитка на проїзд, а також система штрафів. Важливо, що штрафування відбувалось не тільки грошовою компенсацією чи громадськими роботами, а також були випадки, коли про вказане доповідали на робоче місце, висвітлювали ім'я особи, що не оплатила за проїзд в пресі, а фотографію її розміщували в середині трамваїв¹²².

Інша проблематика, про яку можемо говорити – це конфлікти між працівниками трамваїв та пасажирами. У першу чергу, такі конфлікти виникали через ще не вирішену на ранніх періодах проблему шаленого пасажиропотоку,

¹²⁰ Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic ...p. 20.

¹²¹ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 485-487.

¹²² Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 487.

та через досить велику концентрацію осіб у стані алкогольного сп'яніння. Таким чином, вказується, що окультурення перебування в громадському транспорті впроваджувалось трьома способами: крізь засоби масової інформації, покарання порушників певними методами, а також офіційними нормами, що впроваджувались поступово¹²³.

Ми можемо припустити, що насправді, історична перспектива розвитку трамвайної діяльності в СРСР була сумнівною, на відміну від автобусів чи потягів. Як найменший факт щодо цього – це закриття багатьох трамвайних сполучень в різних міста СРСР через їхню збитковість, про яку згадувалось на початку розділу. Зокрема, вказувалось вище про те, що у Західних країнах, майбутнє трамвайного функціонування складно оцінювалось у першій половині ХХ століття, проте на це існувала інша причина, аніж в Радянському Союзі, а конкретно, конкуренція з іншими видами транспорту, зокрема з приватними автомобілями. Такого ж аргументу надати в контексті СРСР ми не можемо. Вказується, що найбільше справа торкалась мінімального фінансування такого процесу.

Однак, стверджувати те, що трамвай не посідав чільне місце серед видів громадського транспорту було б помилкою, адже, як мінімум, у Магнітогорську – трамвай був основним способом переміщення. Насправді, суб'єктивно, але все ж, можна запевнити, що трамвайні сполучення й не всюди були потрібними та можливими. Якщо у Магнітогорську трамвайна діяльність – це базова потреба через неможливість замінити певні маршрути, то у випадку з Ярославлем, такі сполучення досить вдало замінялись автобусами та тролейбусами, які не вимагали настільки великого фінансування, як обслуговування діяльності трамваїв.

¹²³ Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 488-489.

ВИСНОВКИ

Отже, моя спроба висвітлити відповідну інформацію щодо теми, її аналітика та наявні приклади з історії, виразно засвідчують те, що розвиток легкового та громадського наземного транспорту відбувався неоднаково. Найбільш вагомою причиною тому є те, що обидва з них були зорієнтовані на різні категорії осіб та на відносно різні процеси. До прикладу, легковий автомобіль розвивався у двох напрямках: автомобіль для посадовців і подібних, та авто для народу.

У першому випадку, основною вимогою було створення дорогого, унікального та престижного авто, натомість у другому, легковик навпаки мав би підлягати масовому виробництву та продаватись за відносно невеликі кошти. Коли мова йде про громадський наземний транспорт, з наведених прикладів робимо певний висновок, що перш за все, організація способу пересування громадським транспортом була базовою потребою, особливо для промислових міст. Вочевидь, далеко не кожен міг дозволити собі купівлю та обслуговування приватного авто, тому порівнюючи з наявних прикладів в даній науковій роботі цінову політику проїзду розуміємо, що пересування громадським транспортом було доступним практично кожному, хто мав певний грошовий дохід. Важливо примітити, що з його появою також збільшились географічні дистанції, які могли б здолати люди за коротший час, аніж це було до його впровадження. Таким чином, оглядаючи викладену інформацію у двох розділах, існує можливість детальніше зрозуміти специфіку підходів до прогресу в розвитку відповідних транспортних засобів та зумовлені причини щодо них, після чого порівняти вказане.

Сутність вищевикладеного зводиться також до того, що окрім властиво розвитку легкового та громадського наземного транспорту, ми можемо робити й певні висновки щодо його впливу на повсякденне життя радянських людей. У такий спосіб, що важливо, не торкаючи питання технічних понять щодо еволюції

названих процесів, виконано одну з цілей даної роботи, що стосується розуміння впливу розбудови наземного громадського та легкового транспорту на буденне життя мешканців СРСР.

Водночас, охоплення періоду з 1922 до 1991 року дозволяє у більш гнучкий спосіб розуміти різницю між розвитком транспортних засобів у довоєнний час та післявоєнний. З поданої інформації у тексті справді випливає те, що ті самі процеси мали різний характер у два вже названі періоди. Тож істотно те, що залучення довоєнного періоду є корисним для проведення глибшого аналізу обраної теми. Саме тому, зіставляючи поставлену мету та підбитий підсумок, зауважу, що дану ціль досягнуто.

У роботі цілий розділ присвячено викладу, що стосується обраних видів громадського наземного транспорту, а саме автобусів, потягів та трамваїв. Власне, після його прочитання, фактично починає існувати можливість надання вдалого співставлення послідовних змін відповідних явищ, що відбувались у сфері транспортного машинобудування. Не вартує заперечувати те, що такий виклад є корисним для зіставлення, як вже відомо, різних підходів щодо розвитку окремих видів транспорту. Завдячуючи цьому, останню мету даної наукової роботи було виконано.

Перед початком дослідження також було поставлено кілька відповідних завдань. Перші з них, стосувались окремим чином дослідження розвитку легкового автомобілебудування, тож поділивши вказаний процес на етапи, у залежності від часового відрізка, ставились основні завдання до кожного з них. У такий спосіб, в тексті висвітлюється процес від часу становлення радянського автомобілебудування та хронологічно викладається його подальший розвиток до кінця існування Радянського Союзу. На першому етапі становлення легкового автомобілебудування в СРСР, маємо низку фактів про його низький рівень протягом перших десятиліть. По-перше, у порівнянні з іноземною транспортною галуззю, радянська вирізнялась мізерним автопарком та відсутністю активного виробництва. Вітчизняні марки та моделі, що будувались до 1945 року, були ліченими. Натомість, черпавши закордонний досвід, радянські конструктори

дали поштовх до прогресу у вже вказаній галузі. Та примітним у цьому контексті буде той факт, що невідомо, чи без використання західних автомобілів у якості прототипів та залучення іноземних спеціалістів, автомобільна промисловість СРСР досягла б такого рівня, однак точно можна стверджувати те, що такий досвід значно пришвидшив та становлення вказаної галузі.

Згідно викладеної інформації та аналізу, існує можливість простежити специфіку будівництва легкових автомобілів в СРСР в післявоєнних умовах. У такому разі, можна зробити чіткий висновок, що після закінчення Другої світової війни відбудова галузі легкового транспортного будівництва стрімко починає розвиватись. Про це нам свідчать приклади нових та модернізованих авто, факт збільшення загальної кількості моделей та початки експорту у порівняльному аспекті з довоєнним періодом. Наступні охоплені етапи характеризуються становленням нових, унікальних автомобілів, які стали легендами, і про які ми говоримо й до сьогодні: «Чайка», «Волга», «Лада», «Запорожець», «Москвіч» та інші – саме в ці періоди вказані авто набувають найбільшої популярності. Конструктори, набравшись достатнього досвіду, розпочали проектування таких автівок, які справді цінувались у світі та яскраво висвітлювались у кінематографі. Але все ж, вартує розуміти, що велика кількість легкових автомобілів і справді була заледве не точною копією авто західного виробника. Тож розуміємо, що радянська легкова автомобільна промисловість щорічно тільки вдосконалювалась, збільшувалась загальна кількість автівок та кожна з них мала явні особливості, проте чи можемо говорити про унікальність бодай однієї з них, достеменно невідомо. Безумовно, все ж можна говорити про певні унікальні моменти деяких автомобілів. До прикладу, відповідні дизайнерські рішення щодо окремих з них. У такий спосіб, можна простежити і те, як змінювалась автомобільна стилізація та мода.

Говорячи про громадський наземний транспорт, варто розуміти, що його функціонування було базовою потребою, зокрема у великих містах, де проживало багато робітників заводів. Таким чином, враховуючи географічні деталі та міру потрібності, відповідні спеціалісти активно розвивали той чи

інший вид наземного транспорту. Найактивніше відбувався розвиток автобусів. Справа в тому, що він є найбільший гнучким та його обслуговування вимагало менше коштів, аніж будь-який інший наземний громадський транспорт. Автобуси не тільки активно вироблялись на десятках заводів СРСР, але й так само у досить швидкому темпі впроваджувались в різних містах. У такий самий спосіб, як і у випадку з легковим автомобілебудуванням, проектування автобусів відбувалось із залученням іноземного досвіду.

У порівняльному контексті можна сказати, що потяг як вид громадського наземного транспорту мав також певні переваги. До прикладу, за допомогою потяга можна було здолати більшу відстань, аніж автобусом чи трамваєм, а також існування розвинутої залізниці до війни стало принагідним під час воєнних дій.

Натомість, трамвай, хоч і згідно наведених прикладів виступав не менш функціональним видом громадського наземного транспорту, все ж не був таким поширеним. По-перше, не всюди існувала можливість прокласти трамвайні лінії. По-друге, у більшості випадках, у виокремлених містах цілком вистачало лише функціонування автобусів. По-третє, на вдосконалення трамвайних систем виділялась мізерна кількість коштів. Складно говорити про більшу перспективність того чи іншого громадського наземного транспорту, оскільки умови його будівництва та можливостей існування на певній території кардинально відрізнялись.

Та все ж, з появою громадського наземного транспорту, змінювалось й повсякдення радянської людини. Тепер існувала можливість здолати більшу дистанцію та швидше добиратись на роботу чи в будь-яке інше місце, не маючи власного автомобіля. Доводилось часто чекати у довгій черзі на те, щоб потрапити в середину транспорту та сваритись з працівниками та людьми, що також очікують своєї черги, однак такі процеси посприяли появі певної транспортної культури. Так, до прикладу, людям довелось навчитись оплачувати по черзі за проїзд чи купувати відповідний абонемент, а в разі неоплаченого

проїзду – нести за це відповідальність у вигляді штрафу чи виконання громадських робіт.

Отже, поставленні на початку роботи завдання виконано у даній роботі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

а) періодичні видання:

1. Автомобиль «Волга» // За рулём. № 03. Москва, 1957, с. 6.
2. Автомобиль «Чайка» - подарок коллектива Горьковского автозавода к XXI съезду КПСС // За рулём. № 01. Москва, 1959, с. 12.
3. Арк. Млодик. Краснопутиловские легковые // За рулём. № 7. Москва, 1933, с. 6.
4. ВАЗ-2103 «Жигули» // Автолегенды. № 07. Италия, 2009, с. 6-7.
5. ГАЗ-13 «Чайка» // Автолегенды. № 13. Италия, 2009, с. 7.
6. Запанованный А. Механизмы для превращения сидений автомобиля «Победа» в кровать // За рулём. № 05. Москва, 1956, с. 5.
7. ЗИМ-12 // Автолегенды. № 03. Италия, 2009, с.6.
8. ЗИС-110 // Автолегенды. № 16. Италия, 2009, с. 4-7.
9. Минаев А. Советские автомобили на мировом рынке // За рулём. №03. Москва, 1960, с. 13.
10. Михайлович Л. Трёхколесный автомобиль // За рулём. № 21. Москва, 1937, с. 59.
11. Москвич - 400 - 420А // Автолегенды. № 05. Италия, 2009, с. 6.
12. Москвич-407// Автолегенды. № 01. Италия, 2009, с. 6-10.
13. Москвич-408// Автолегенды. № 12. Италия, 2009, с. 6-7.
14. Мы едем на новом «Москвиче»// За рулём. № 03. Москва, 1957, с. 9-10.
15. Панютин К. Крепление канистр и изготовление багажника к автомобилю «Москвич» // За рулём. № 05. Москва, 1956, с. 6.
16. Райкин Л. Антенна для автомобиля «Победа» // За рулём. № 05. Москва, 1960, с. 21.
17. Соловьев В. Волга. 1962 // За рулём. № 04. Москва, 1962, с. 17.

18. Чудаков Е. Будущее автомобильной промышленности в СССР // За рулём. № 1. Москва, 1928, с. 4.
19. Шульпеков В. На «Запорожце» - в путешествие // За рулём. № 06. Москва, 1965, с. 23.

б) історіографія

20. Гайдамакина А., Четвергова В. История железнодорожного транспорта России / Москва: Высшее профессиональное образование, 2012, 312 с.
21. Епифанов В. История автомобилестроения: учебное пособие / Ульяновск: УлГТУ, 2019. 215 с.
22. Забелло Л. История Витебского трамвая // Годы восстановления и первых пятилеток (1923-1941) / Витебск: Витебская областная укрупненная типография, 1998, 128 с.
23. Кочнев Е. Прославленные автомобили 1919-1945 / Москва: Эксмо, 2010, 208 с.
24. Курихин О. Автобусы СССР / Москва: Самиздат, 2000, 49 с.
25. Павлова В., Уздина М. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / Т. 2, Санкт-Петербург: ОАО «Иван Федоров», 1997, 416 с.
26. Рубец А. История автомобильного транспорта России / Москва: Эксмо, 2008, 329 с.
27. Соколов М. Автонашествие на СССР. Трофейные и лендлизские автомобили // «Трофейные штрихи» советского автопрома / Москва: ЯУЗА, ЭКСМО, 2011, 608 с.
28. Томпсон Э. Советские автомобили / пер. с англ. Москва: Издательство ФАИР, 2011, 378 с.
29. Шишка В. Сталинизм в действие. Разумное заимствование: зарубежный опыт как движущий фактор советского автомобилестроения в конце 1920-х годов // Вестник Пермского Университета. № 3. Пермь, 2013, с. 166-175.

- 30.Шугуров Л. Автомобили России и СССР // Ч.1, Москва: ИЛБИ, 1993, 253 с.
- 31.Ernest W. Williams Jr. An Analysis of Soviet Railway Operation // Freight Transportation in the Soviet Union, Including Comparison with the United States / Princeton: Princeton University Press, 1962, с.89-132.
- 32.Khairullina E., Ganges L. Trams in the European Socialist countries in the 1960s and 1970s: from crisis to impetus. Soviet Union and Czechoslovak Socialist Republic / 2021, 28 p.
- 33.Potemkina M., Makarova N., Pashkovskaya T., Chernova N., Popov M. Tram service as a factor of everyday life in the soviet city of Magnitogorsk // Journal of Applied Engineering Science. Vol XVIII. №4. Belgorod, 2020, p. 485-492.

в) ресурси мережі Інтернет:

- 34.Бадриева Л., Сдобнова Ю. Транспорт СССР [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://journal.pushkin.institute/archive/archive/1976/1976-2/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%A1%D0%A1%D0%A1%D0%A0.pdf> (10.06.2022).
- 35.Иванов В. Первая советская легковушка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://histrf.ru/read/articles/piervaia-sovietskaia-lieghkovushka>
- 36.Паршина Л., Богданов Н. История развития транспорта в послевоенные годы в СССР [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://vestnik.astu.org/temp/6d20ab821fbacbcc56fa7747e28f63a.pdf> (10.06.2022).

ДОДАТКИ

Додаток 1 Фото «НАМИ-1»¹²⁴



¹²⁴ НАМИ-1 «Примус» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://russoauto.ru/auto/nami/1> (10.06.2022).



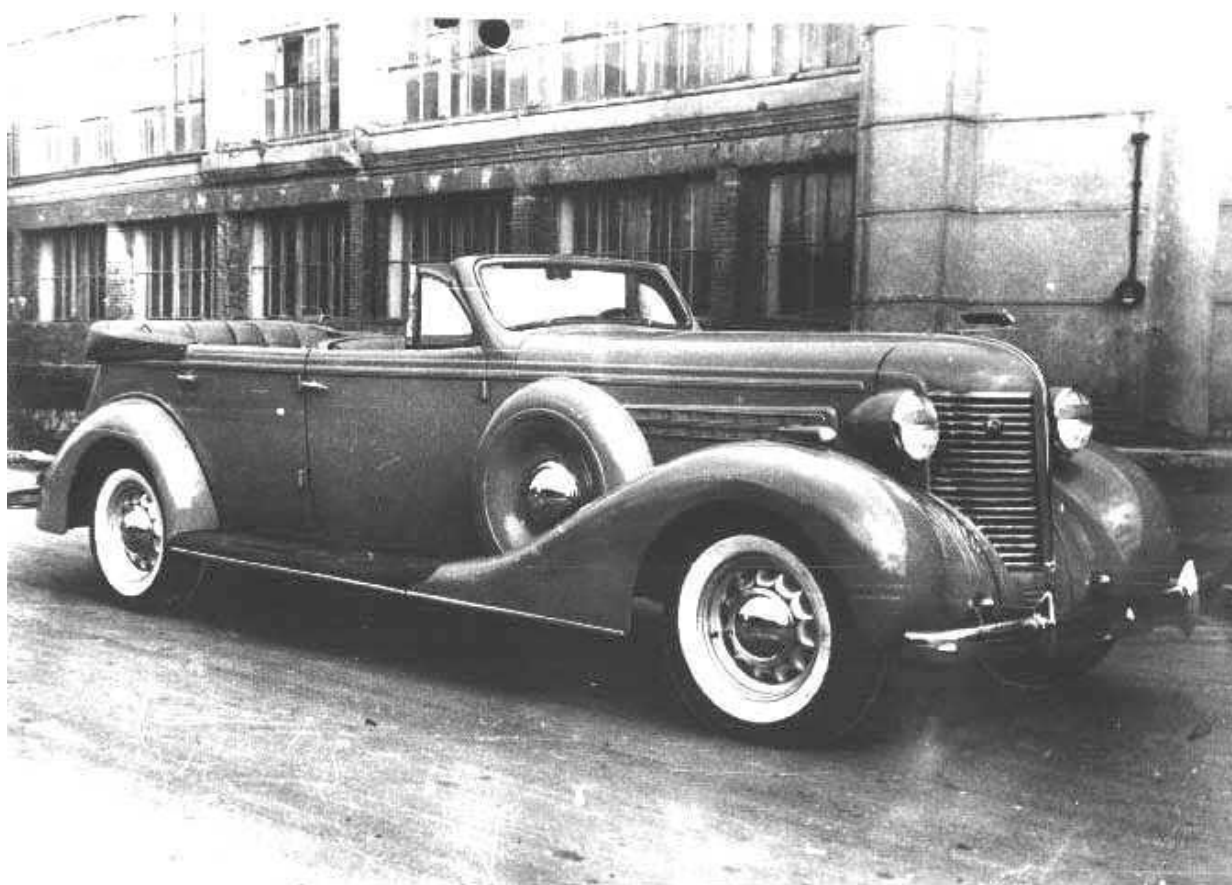
¹²⁵ ЗИС-101 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://autopedia.fandom.com/ru/wiki/%D0%97%D0%98%D0%A1-101> (10.06.2022).

Додаток 3 Фото «Buick 90»¹²⁶



¹²⁶ 1932 Buick Series 90 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto.howstuffworks.com/1932-buick-series-90.htm> (10.06.2022).

Додаток 4 Фото «ЗИС-102»¹²⁷



¹²⁷ ЗИС-102 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dar-web.ru/st_zis102_adaptiv.php (10.06.2022).

Додаток 5 Фото «ЗИС-101А»¹²⁸



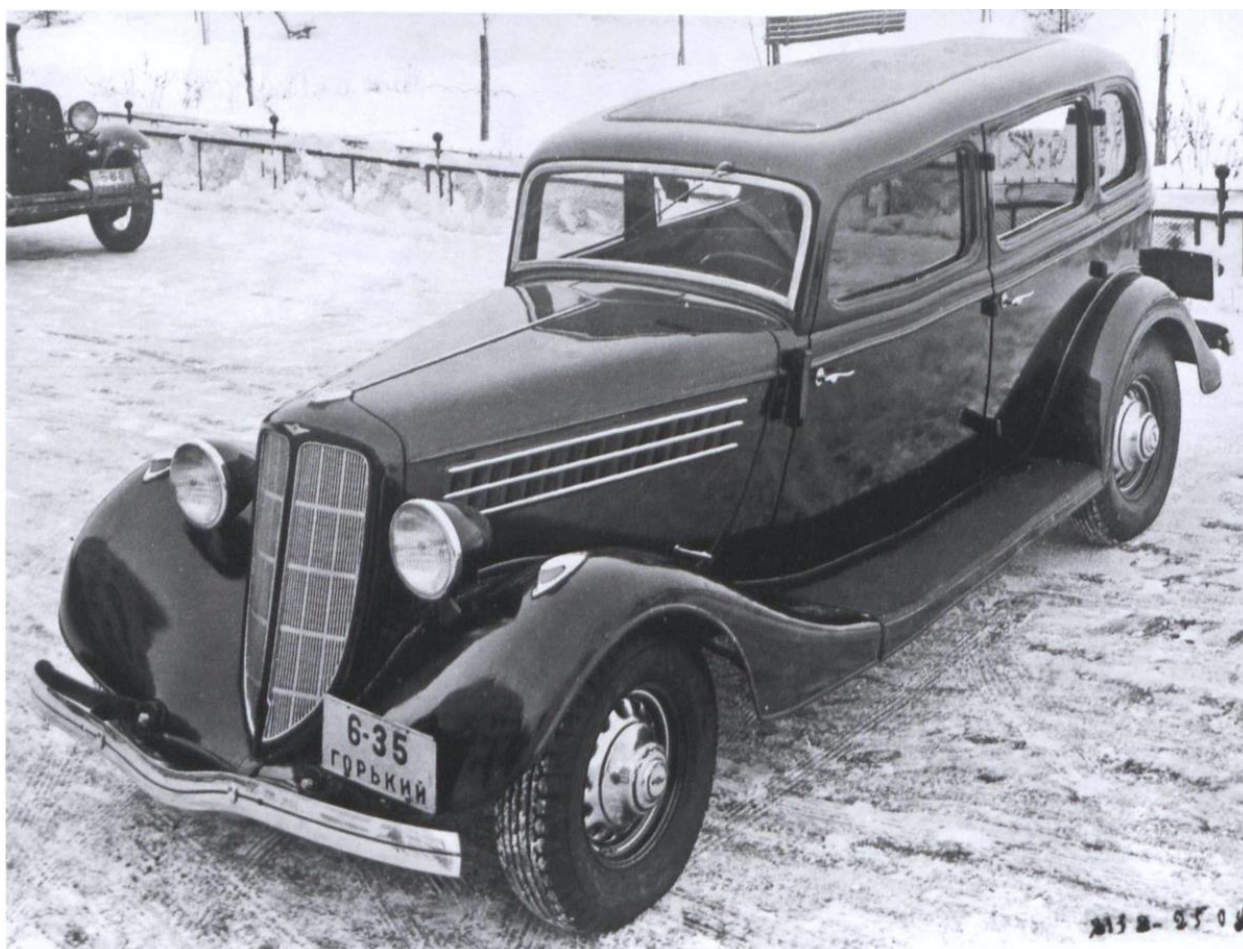
¹²⁸ ЗИС-101А [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://pikabu.ru/story/zis101a_5487975 (10.06.2022).

Додаток 6 Фото «ГАЗ-А»¹²⁹



¹²⁹ ЗИС-101А [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/gaz/a> (10.06.2022).

Додаток 7 Фото «ГАЗ-М1»¹³⁰



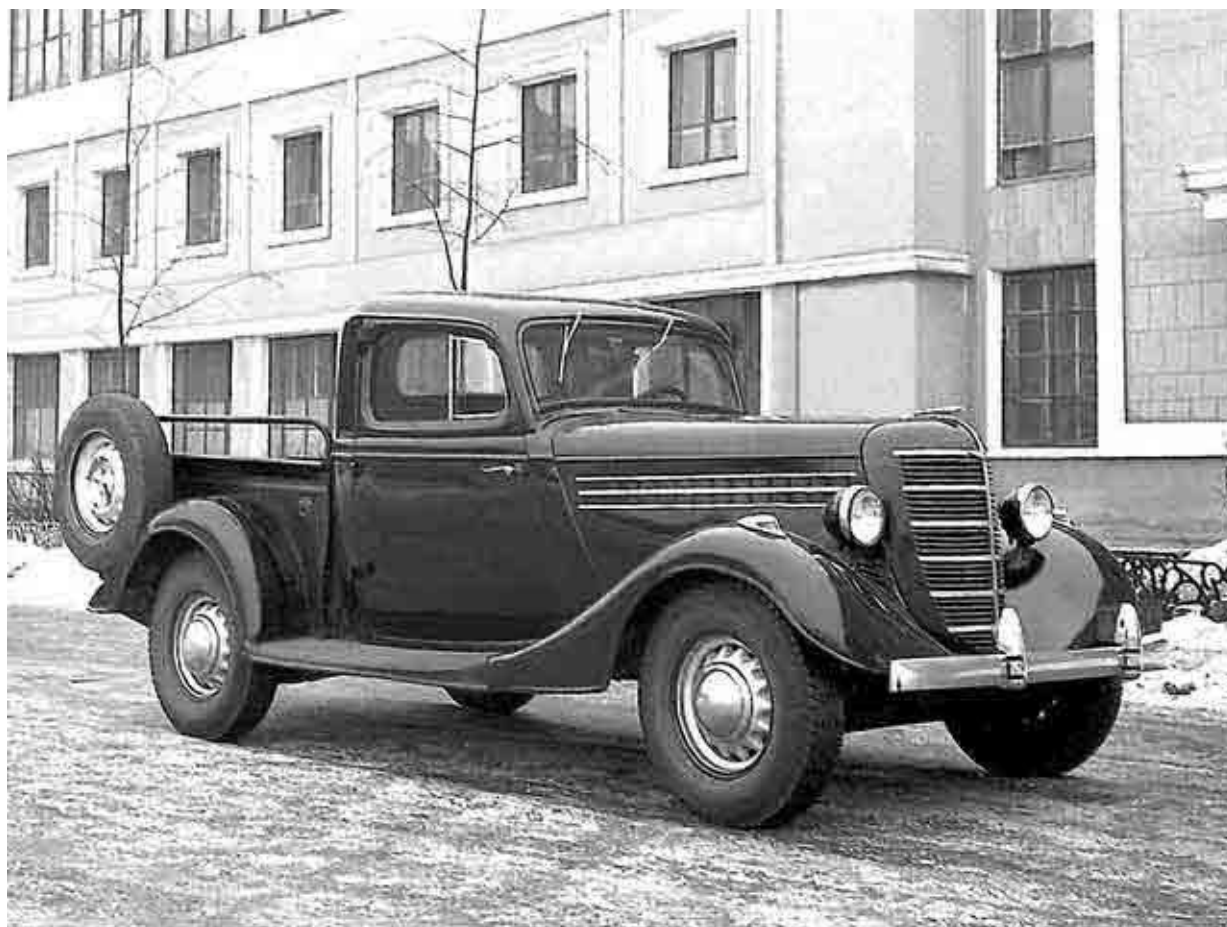
¹³⁰ ГАЗ-М1 История и технические характеристики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://avtoclassika.com/e/specifications-gaz-m1/> (10.06.2022).

Додаток 8 Фото «ГАЗ-11-73»¹³¹



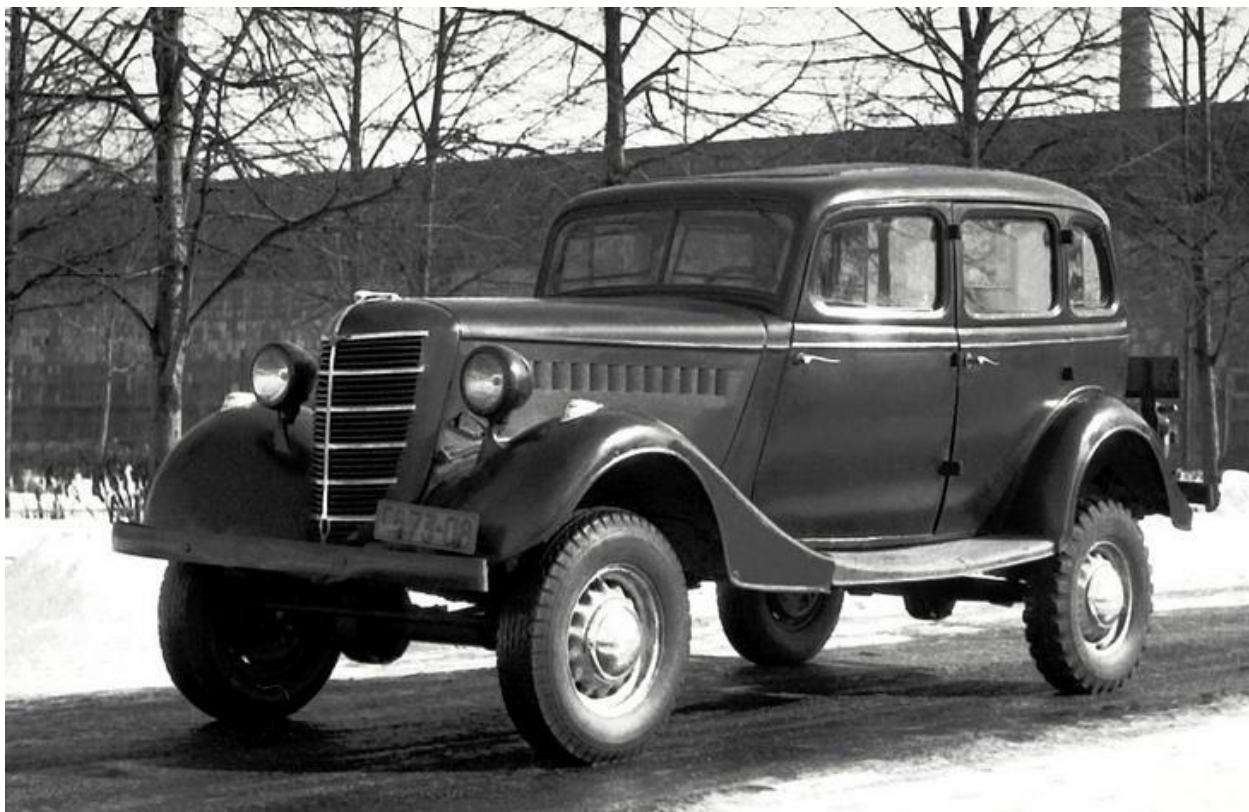
¹³¹ ГАЗ-11-73 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/gaz/1173> (10.06.2022).

Додаток 9 Фото «ГАЗ-11-415»¹³²



¹³² ГАЗ-11-415 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dar-web.ru/st_g11415_adaptiv.php (10.06.2022).

Додаток 10 Фото «ГАЗ-61»¹³³



¹³³ ГАЗ-61 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/gaz/61> (10.06.2022).

Додаток 11 Фото «Москвич 400/420»¹³⁴



¹³⁴ Moskvich 400-420 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://en.avtoclassika.com/e/moskvich-400-420-history/> (10.06.2022).

Додаток 12 Фото «КИМ-10-50»¹³⁵



¹³⁵ КИМ-10-50 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://azlk.fandom.com/ru/wiki/%D0%9A%D0%98%D0%9C-10-50> (10.06.2022).

Додаток 13 Фото «КИМ-10-50»¹³⁶



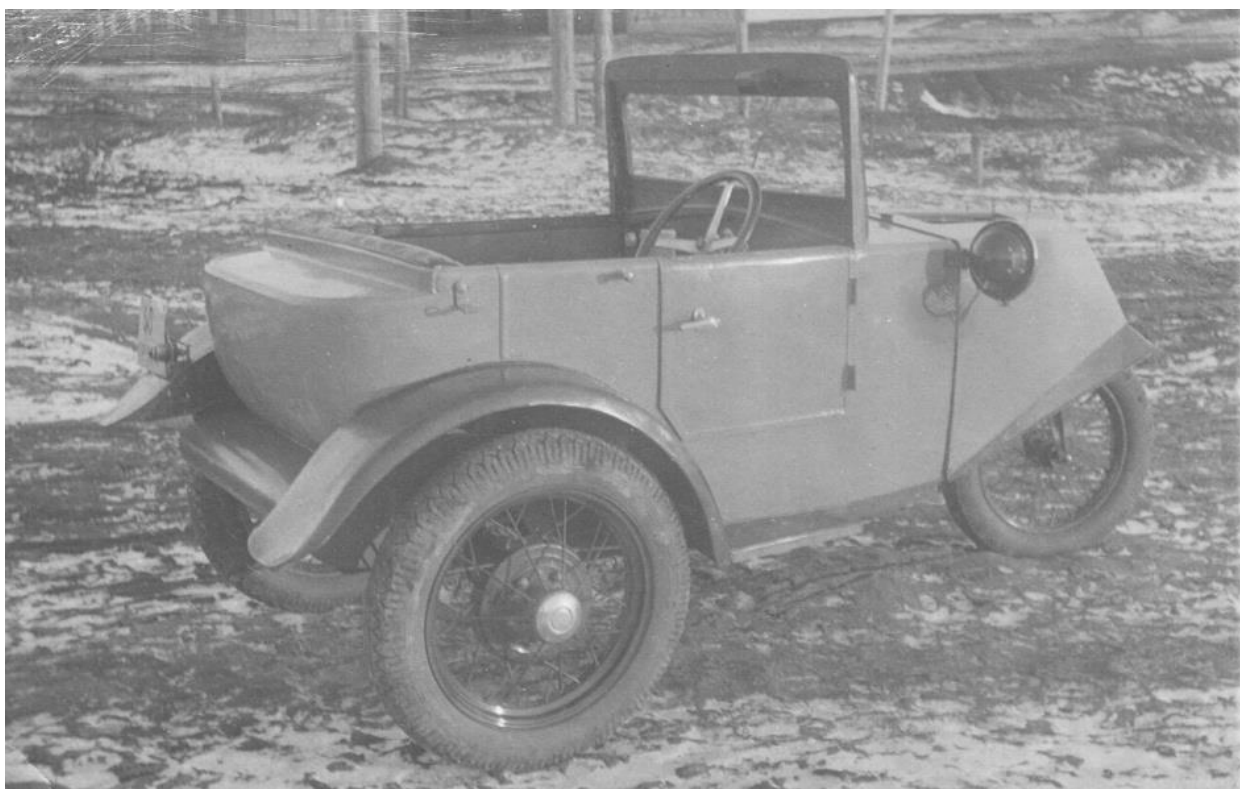
¹³⁶ КИМ-10-51[Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://denisovets.ru/azlk/azlkpages/kim1051.html> (10.06.2022).

Додаток 14 Фото «ГАЗ-А»¹³⁷



¹³⁷ ГАЗ-А-Аремкуз. Один из первых закрытых седанов в СССР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://borshkovsm.livejournal.com/15314.html> (10.06.2022).

Додаток 15 Фото «Міхлеон»¹³⁸



¹³⁸ Міхлеон [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%BB%D0%B5%D0%BE%D0%BD> (10.06.2022).

Додаток 16 Фото «Л-1»¹³⁹



¹³⁹ Ленинград-1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dar-web.ru/st_11_adaptiv.php (10.06.2022).

Додаток 17 Фото «ЗІС-110»¹⁴⁰



¹⁴⁰ ЗИС-110 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dar-web.ru/st_zis110_adaptiv.php (10.06.2022).

Додаток 18 Фото «ГАЗ М-20 Победа»¹⁴¹



¹⁴¹ ГАЗ М-20 Победа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/gaz/pobeda> (10.06.2022).

Додаток 19 Фото «ГАЗ-18»¹⁴²



¹⁴² ГАЗ-18 – первая и единственная малолитражка в истории завода [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.yaplakal.com/forum11/topic2410312.html> (10.06.2022).

Додаток 20 Фото «Волга»¹⁴³



¹⁴³ История автомобиля «Волга» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://retroavtoclub.ru/istoriya-sozdaniya-avtomobilya-volga.html> (10.06.2022).

Додаток 21 Фото «Москвич-400»¹⁴⁴



¹⁴⁴ Это ж Опель? История Москвич-400 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kolesa.ru/article/eto-zh-opel-istoriya-moskvich-400> (10.06.2022).

Додаток 22 Фото «НАМИ-013»¹⁴⁵



¹⁴⁵ НАМИ-013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/nami/013> (10.06.2022).

Додаток 23 Фото «ГАЗ-12 ЗІМ»¹⁴⁶



¹⁴⁶ ГАЗ-12 ЗІМ: партийная кличка [Электронний ресурс]. – Режим доступу:
https://www.zr.ru/content/articles/528375-gaz-12_zim_partijnaja_klichka/ (10.06.2022).

Додаток 24 Фото «ГАЗ-13 Чайка»¹⁴⁷



¹⁴⁷ Важная птица: история разработки ГАЗ-13 Чайка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kolesa.ru/article/vazhnaya-ptitsa-istoriya-razrabotki-gaz-13-chajka> (10.06.2022).

Додаток 25 Фото «Белка»¹⁴⁸



¹⁴⁸ «Белка» - история создания народного микроэна в СССР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://avtotema.mediasalt.ru/belka_istoriya_sozdaniya_narodnogo_mikrovena_v_ssr (10.06.2022).

Додаток 26 Фото «Москвіч-444»¹⁴⁹



¹⁴⁹ Москвич-444[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autooussr.com/azlk/444> (10.06.2022).

Додаток 27 Фото «ЗАЗ-965»¹⁵⁰



¹⁵⁰ ZAZ-965 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://en.avtoclassika.com/e/specifications-zaz-965/> (10.06.2022).

Додаток 28 Фото «ЗАЗ-965А»¹⁵¹



¹⁵¹ ЗАЗ 965А – маленький да удаленький [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://drive-my.com/zaz-965a-zaporozhets-malenkij-da-udalenskij/> (10.06.2022).

Додаток 29 Фото «ВАЗ-2101»¹⁵²



¹⁵² История ВАЗ 2101 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://drive-my.com/istoriya-vaz-2101/> (10.06.2022).

Додаток 30 Фото «ЗАЗ-966В»¹⁵³



¹⁵³ ЗАЗ-966 В: Правда «шестидесятников» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autocentre.ua/ua/news/retro/zaz966-v-pravdashestidesyatnikov-266506.html> (10.06.2022).

Додаток 31 Фото «ВАЗ-21061»¹⁵⁴



¹⁵⁴ ВАЗ-2106[Электронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autoussr.com/vaz/2106> (11.06.2022).

Додаток 32 Фото «Москвич-408»¹⁵⁵



¹⁵⁵ Москвич-408 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autoussr.com/azlk/408> (11.06.2022).



¹⁵⁶ Москвич-426/427 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autoussr.com/azlk/426> (11.06.2022).

Додаток 34 Фото «Лада»¹⁵⁷



¹⁵⁷ История марки Lada (ВАЗ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.timetoast.com/timelines/lada-6dbb9692-b163-478f-ab12-87e8db558e2a> (11.06.2022).



¹⁵⁸ История ВАЗ-2105 (Часть первая) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drive2.ru/b/288230376151858085/> (11.06.2022).

Додаток 36 Фото «ВАЗ-21053»¹⁵⁹



¹⁵⁹ ВАЗ-21053: Герой утилизации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.zr.ru/content/articles/257843-vaz-21053_geroj_utilizacii/ (11.06.2022).

Додаток 37 Фото «ВАЗ-2103»¹⁶⁰



¹⁶⁰ ВАЗ-2103: история модели [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drive2.ru/l/1747396655419767477/> (11.06.2022).

Додаток 38 Фото «ВАЗ-2107»¹⁶¹



¹⁶¹ ВАЗ-2107 история модели [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drive2.ru/b/1381358/> (11.06.2022).

Додаток 39 Фото «ВАЗ-2104»¹⁶²



¹⁶² ВАЗ-2104 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autooussr.com/vaz/2104> (11.06.2022).

Додаток 40 Фото «ВАЗ-2108»¹⁶³



¹⁶³ ВАЗ-2108 – история, о которой знают немногие [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://avto.tatar/news_items/2108 (11.06.2022).

Додаток 41 Фото «Ока»¹⁶⁴



¹⁶⁴ ВАЗ-2108 – история, о которой знают немногие [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/oka/oka> (11.06.2022).

Додаток 42 Фото «Таврія»¹⁶⁵



¹⁶⁵ Семь врагов Таврии: почему украинский хэтчбек так и не стал бестселлером [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kolesa.ru/article/sem-vragov-tavrii-pochemu-ukrainskij-hetchbek-tak-i-ne-stal-bestsellerom> (11.06.2022).

Додаток 43 Фото «АМО-Ф15»¹⁶⁶



¹⁶⁶ Автолегенды СССР и Соцстран №127 АМО-Ф15 автобус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nasekomie.ru/forum/viewtopic.php?f=35&t=25571> (11.06.2022).

Додаток 44 Фото «АМО-4»¹⁶⁷



¹⁶⁷ Петербургский автобус [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nacekomie.ru/forum/viewtopic.php?f=35&t=25571> (11.06.2022).

Додаток 45 Фото «ЯА-2»¹⁶⁸



¹⁶⁸ Таких автобусов мы не видели! – Гигант ЯА-2 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/articles/930855-avtobus-gigant-ya-a-2/> (11.06.2022).

Додаток 46 Фото «ЗИС-8»¹⁶⁹



¹⁶⁹ ЗИС-8 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dar-web.ru/st_zis8_adaptiv.php (11.06.2022).

Додаток 47 Фото «АЛ-1»¹⁷⁰



¹⁷⁰ Ленинградский автобус в годы войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.retro-bus.ru/portfolio/25.html> (11.06.2022).

Додаток 48 Фото «ЗІС-6-Люкс»¹⁷¹



¹⁷¹ ЗИС-6-Люкс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gruzovikklub.ucoz.ru/forum/51-1480-1> (11.06.2022).

Додаток 49 Фото «ЗИС-154»¹⁷²



¹⁷² ЗИС-154 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/zis/154> (11.06.2022).

Додаток 50 Фото «ЗІС-155»¹⁷³



¹⁷³ Images of ZIS 155 1949-57 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.favcars.com/images-zis-155-1949-57-87975> (11.06.2022).

Додаток 51 Фото «ЗИС-127»¹⁷⁴



¹⁷⁴ ZIS-127 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.artstation.com/artwork/Bmk82k> (11.06.2022).

Додаток 52 Фото «ЛАЗ-677»¹⁷⁵



¹⁷⁵ История создания автобуса ЛиАЗ-677 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://4kolesa.mirtesen.ru/blog/43464943177/Istoriya-sozdaniya-avtobusa-LiAZ-677> (11.06.2022).

Додаток 53 Фото «КавЗ-685»¹⁷⁶



¹⁷⁶ КавЗ-685 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wroom.ru/cars/kavz/685> (11.06.2022).

Додаток 54 Фото «ЛАЗ-695»¹⁷⁷



¹⁷⁷ ЛАЗ-695: інтригуюча історія першого львівського автобуса [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uzr.com.ua/retro/laz%E2%80%91intriguyushhaya-istoriya-pervogo-lvovskogo-avtobusa/> (11.06.2022).

Додаток 55 Фото «Трамвай серії Х»¹⁷⁸



¹⁷⁸ X – трамвайный вагон [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5_%28%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B2%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BD%29 (11.06.2022).

Додаток 56 Фото «КТМ-1»¹⁷⁹



¹⁷⁹ Трамвайный поезд КТМ-1 – КТП-1. Ожившая история Мосгортранса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://agtf.ru/archives/5853> (11.06.2022).