

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2023. № 3 (76). С. 82–88.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2023. Vol. 3 (76). P. 82–88.

Научная статья
УДК 94(470)“1941/1945”
doi: 10.54398/1818510X_2023_3_82

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ГОРОДОВ СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Шматов Евгений Николаевич

Самарский государственный университет путей сообщения, г. Самара, Россия
Shmatov_75@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-9559-0794>

Аннотация. Статья посвящена недостаточно исследованной проблеме – работе транспортной инфраструктуры тыловых городов в годы Великой Отечественной войны. Средневожские города сыграли существенную роль в обеспечении победы, являясь тыловой базой Красной армии. Этим объясняется актуальность данного исследования. Городской транспорт являлся важнейшей составной частью городской экономической структуры, но его значение часто недооценивается. Целью статьи является определение степени воздействия тяжёлых условий военного времени на деятельность предприятий городского транспорта, оценка тех мероприятий, с помощью которых городское руководство добивалось эффективной работы. Статья написана с использованием неопубликованных материалов из самарских, пензенских и ульяновских архивных фондов, что позволило достаточно полно воссоздать картину как будней, так и героического труда работников транспортных предприятий Среднего Поволжья. В работе использовались сравнительно-исторический и проблемно-хронологический методы, что позволило выявить общее и особенное в описываемых исторических событиях и рассмотреть в хронологической последовательности напряжённый труд, неудачи и успехи трудящихся транспортных предприятий. Использованный материал показывает, что деятельность предприятий городского транспорта стала важным фактором, позволившим в условиях тяжёлой войны полностью задействовать транспортный потенциал для достижения победы над фашистской Германией.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Средневожский регион, городское хозяйство, транспортная инфраструктура, эвакуация, техническое обслуживание, транспортные предприятия, экстремальные условия, историческая память, победа

Для цитирования: Шматов Е. Н. Транспортная инфраструктура городов Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2023. № 3 (76). С. 82–88. https://doi.org/10.54398/1818510X_2023_3_82.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE CITIES OF THE MIDDLE VOLGA REGION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Evgeny N. Shmatov

Samara State University of Railway Transport, Samara, Russia
Shmatov_75@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0003-9559-0794>

Abstract. The article is devoted to an insufficiently researched problem – the work of the transport infrastructure of rear cities during the Great Patriotic War. The Middle Volga cities played a significant role in ensuring victory, being the rear base of the Red Army. This explains the relevance of this study. Urban transport was an essential part of the urban economic structure, but its importance is often underestimated. The purpose of the article is to determine the degree of impact of severe wartime conditions on the activities of urban transport enterprises, to assess the measures by which the city

leadership achieved effective work. The article was written using unpublished materials from Samara, Penza and Ulyanovsk archival funds, which allowed us to fully recreate the picture of both everyday life and heroic labor of workers of transport enterprises of the Middle Volga region. Comparative-historical and problem-chronological methods were used in the work, which made it possible to identify the general and special in the historical events described and to consider in chronological sequence the hard work, failures and successes of the workers of transport enterprises. The material used shows that the activities of urban transport enterprises have become an important factor that made it possible to fully utilize the transport potential in the conditions of a severe war to achieve victory over Nazi Germany.

Keywords: the Great Patriotic War, the Middle Volga region, urban economy, transport infrastructure, evacuation, maintenance, transport enterprises, extreme conditions, historical memory, victory

For citation: Shmatov E. N. Transport infrastructure of the cities of the Middle Volga region during the Great Patriotic War. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2023, no. 3 (76), pp. 82–88. https://doi.org/10.54398/1818510X_2023_3_82.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

С первых лет возникновения СССР создание единой для страны транспортной инфраструктуры являлось задачей важнейшего государственного значения. К её решению были привлечены работники различных транспортных отраслей, сотрудники партийных и государственных организаций и солидные научные коллективы. В это время было создано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта, произошло выделение автомобильно-дорожного транспорта в самостоятельную отрасль.

Важнейшее место в транспортной системе России принадлежало и принадлежит городскому транспорту и сопутствующей ему транспортной инфраструктуре. Они составляют самостоятельную подсистему, которую можно определить как городскую транспортную инфраструктуру. Всем известен вклад различных видов транспорта СССР в победу над фашистской Германией и её союзниками, но почти не изучена работа различных видов транспорта, действовавших в ближнем или глубоком тылу, обеспечивавших производственную деятельность оборонных предприятий, работавших в различных отраслях народного хозяйства, занимавшихся пассажирскими перевозками жителей тыловых городов.

Основная часть

В первые годы Великой Отечественной войны Средневолжский регион был одним из центров размещения эвакуированных промышленных предприятий и населения из западных областей СССР. В этом регионе развернулась работа по созданию одной из важнейших военно-промышленных баз для Советских вооружённых сил, а средневолжские города стали крупнейшим промышленным арсеналом Красной армии.

В статье рассматриваются вопросы функционирования транспортной инфраструктуры городов Среднего Поволжья в экстремальных условиях военного времени. Показан и обобщён исторический опыт преодоления кризисных ситуаций в транспортной структуре городских поселений Средневолжского региона.

Работа городского транспорта в военные годы сыграла важную роль в обеспечении бесперебойной работы промышленных предприятий, государственных и партийных организаций, в «нормализации» повседневной жизни городских жителей.

В города Куйбышевской (включала до 1943 г. и территорию Ульяновской обл.) и Пензенской областей были эвакуированы свыше двухсот промпредприятий, десятки учреждений культуры, высшие и средне-специальные учебные заведения, научно-

технические организации. Количество эвакуированных рабочих и инженерно-технических работников достигло полумиллиона. В 1941–1943 гг. Куйбышев был не только областным центром, но и выполнял функции «запасной столицы» СССР. Перевозка резко возросшего числа горожан, доставка работников на заводы и фабрики осуществлялась трамвайным и автобусным транспортом. Поддержание в рабочем состоянии материально-технической транспортной базы, расширение сети автомобильного и электрического транспорта, техническая модернизация подвижного состава, улучшение условий труда транспортных работников являлись важнейшими задачами для государственных городских и партийных властей. Решать их пришлось в экстремальных условиях военного времени.

С началом Великой Отечественной войны часть автотранспорта была мобилизована для нужд Красной армии, другая часть использовалась для перевозки военных грузов. Это привело к сокращению числа автомашин, закреплённых за городскими автопарками. Например, в г. Ульяновске до июля 1941 г. было 349 машин. В вооружённые силы передали триста автомобилей, часть мобилизовали для нужд прифронтовых регионов. В итоге, в г. Ульяновске, по данным городской автобазы, в начале 1942 г. числилось всего три автобуса и десять машин. Но по специальному распоряжению местного партийного комитета их использовали только для работы на оборонных предприятиях, объектах военного назначения, для обслуживания медико-санитарных организаций. Чтобы обеспечить работу коммунальных предприятий города, оставили пятнадцать машин, а ульяновский трест столовых был полностью лишён транспорта [9, с. 8].

Но мобилизация автомашин для вооружённых сил не прекращалась в течение всего военного времени, из-за чего количество транспортных единиц в городских автомобильных хозяйствах продолжало сокращаться. В г. Мелекесе в мае 1942 г. оставалось 66 автомашин, в августе 1943 г. их число сократилось до 37 [2, л. 63].

Оставшиеся в городских автопарках машины находились в крайне неудовлетворительном техническом состоянии. Например, в городах Пензе и Кузнецке в 1944 г. из 57 машин только 27 можно было эксплуатировать. Причём оставшиеся неработающие автомобили были постепенно разобраны на запчасти [10, л. 38].

Работы по текущему и капитальному ремонту автомобильного транспорта практически не проводились. Перестало поступать по центральному снабжению ремонтное оборудование, что привело к закрытию мастерских при автомобильных конторах. Автомобили постепенно выходили из строя. В г. Кузнецке в конце 1944 г. числилось только пять – шесть машин, находившихся в рабочем состоянии [10, л. 38].

Эффективность работы городского транспорта как Пензы, так и Кузнецка была низкой. На 1944 г. было запланировано 49 200 т грузовых перевозок, но выполнены они были на 51,9 %. Выполнение пассажирских перевозок составило 86 % от плана [10, л. 39]. Срыв плановых показателей работы транспорта затруднял деятельность городских промышленных предприятий. Фабрики и заводы не получали в полном объёме необходимой для производства продукции, перебои в движении транспорта не позволяли работникам вовремя доезжать до рабочих мест.

Местные партийные и государственные органы власти предпринимали меры для улучшения работы автотранспорта, но редко добивались положительного результата. Так, пленум Пензенского обкома в 1944 г. принял постановление о строительстве в Пензе новых авторемонтных мастерских, но оно не было реализовано из-за недостатка средств [10, л. 39].

Таким образом, проблемы обеспечения автомобильным транспортом промышленных предприятий и городских жителей не были решены на протяжении всего военного времени [11, л. 79].

Все перечисленные проблемы привели к сокращению внутригородских пассажирских перевозок в годы войны. В довоенное время в крупных городах края, например в Куйбышеве и Пензе, действовало несколько автобусных маршрутов. В остальных городах: Кузнецке, Ульяновске, Сызрани – работало по одному маршруту. Для перевозки пассажиров в Пензе было задействовано 25 автобусов, в Кузнецке – 20.

Но уже в конце войны в Пензе осталось семь, а в Кузнецке – пять автобусов. При этом регулярно в рейс выходили одна или две машины. Плановые показатели по перевезённым пассажирам резко упали. Так, в Пензе в 1940 г. было перевезено 1 418 тыс. чел., в 1945 г. количество перевезённых пассажиров составило 425 тыс. чел. [1, л. 45]. В Ульяновске и до войны единственный маршрут обслуживало четыре автобуса. После мобилизации транспорта на военные нужды он был закрыт. В связи с увеличением численности горожан из-за эвакуационных процессов в 1943 г. маршрут был вновь открыт, но обслуживался одним – двумя автобусами [9, с. 5, 26].

В начале 1941 г. в городах Среднего Поволжья работали предприятия такси. Но в военное время таксопарки закрылись. Автомобили-такси остались только в областных центрах – Куйбышеве и Пензе. Причём количество автомобилей сократилось: в Пензе в 1941 г. было шесть машин такси, осталось три [1, л. 45].

Особенно большие проблемы с пассажирскими перевозками испытывали городские власти Куйбышева. В 1942–1943 гг. произошло резкое увеличение населения, расширилась территория города. Жилые и промышленные районы оказались разбросанными друг от друга на большой площади. Жителям приходилось добираться до работы, проделывая путь длиной в десять или даже восемнадцать километров. Необходимо было добиться устойчивой оперативной работы городских транспортных предприятий. Это напрямую влияло на выполнение плановых показателей промышленными предприятиями, облегчало бытовые условия повседневной жизни горожан.

В 1940 г. в областном центре, г. Куйбышеве, пролегало несколько автобусных маршрутов, которые обслуживало сорок автобусов. В 1941 г. областное автомобильное управление передало Красной армии шестьдесят девять автомашин, в их числе были и автобусы [5, л. 20]. В результате автобусное движение в Куйбышеве почти прекратилось.

В 1942 г. городские власти планировали по автобусным перевозкам пассажирооборот в 2 167 тыс. чел., перевезено было 921,5 тыс. чел. [18, л. 4]. Эта катастрофическая ситуация с внутригородскими перевозками объяснялась недостатком транспорта. Так как город имел важнейшее оборонное значение, то Государственный комитет обороны в мае 1942 г. постановил передать г. Куйбышеву из других городов РСФСР шестьдесят автобусов для обеспечения хотя бы перевозки рабочих авиационных предприятий. Но все облисполкомы, куда ушло это решение, добились его отмены, мотивируя это занятостью автобусов для перевозки раненых в госпиталях собственных регионов и местных рабочих предприятий оборонного значения [7, л. 4]. Производственно-ремонтная база Куйбышевского областного автоуправления оставляла желать лучшего. В мастерских не хватало свёрл, слесарных пил, ремонтных ключей. Для ремонта автомобилей было очень мало технического материала, рессор и поделочной стали. Недоставало квалифицированных слесарей, и ремонт осуществлялся силами шоферов [19, л. 10]. Поэтому на начало 1945 г. в Куйбышеве в ходовом состоянии было только десять автобусов.

В довоенные годы пассажирские перевозки активно осуществляли куйбышевские трамваи. Первый трамвайный путь был открыт в городе в 1915 г. К 1941 г. было построено уже 51,7 км путей. Их техническое состояние городские власти признавали аварийным. Рельсы были изношены, из 70 тыс. шпал требовалось заменить 53 тыс., песчаное основание путей было слабым. Эвакуация в Куйбышев промпредприятий и населения привела к созданию новых городских районов и промышленных зон на городских окраинах. Концентрировались новые фабрики и заводы в районе Безымянки, на большом удалении от центра города. Для решения проблемы доставки работников на предприятия городские власти постановили увеличить протяжённость трамвайных путей. Необходимые рабочие мероприятия были осуществлены в короткий срок. К началу 1942 г. была построена новая Безымянская линия длиной 18,4 км. На 1 января 1942 г. в г. Куйбышеве было 68,8 км трамвайного пути. Но большая часть старых линий так и не была отремонтирована [17, л. 17].

В течение всей войны Куйбышевское депо получало трамвайные вагоны незначительными партиями, примерно две – десять штук в год, причём модели вагонов отличались большим разнообразием. Это требовало, в свою очередь, широкого ассортимента запасных частей для нормального функционирования трамвайного парка. Но в результате сокращения фондовых поступлений и недостатка рабочих рук в трамвайном хозяйстве города происходили постоянные срывы эксплуатационно-ремонтных работ. Причём ещё до начала Великой Отечественной войны подвижной состав трамвайного депо был сильно изношен и находился в критическом состоянии из-за отсутствия должного технического обслуживания. Большинство вагонов нуждались не только в плановом, но и в восстановительном ремонте.

Городские власти Куйбышева подсчитали, что для нормального обеспечения населения пассажирскими перевозками необходимо было поддерживать в рабочем состоянии 270 вагонов, постоянно выпуская их на трамвайные линии. Но из-за износа, постоянных аварий, отсутствия ремонтного материала число годных для эксплуатации вагонов неуклонно сокращалось. Если в 1942 г. таких трамвайных вагонов было 215, то в 1943 г. стало 190 [13, л. 1]. Ситуацию усугубляла передача оборонным промышленным предприятиям нескольких помещений мастерских трамвайного депо. Из-за этого, а также из-за недостатка рабочих материалов в куйбышевском депо свернули все ремонтные мероприятия, выполняя только аварийные работы [14, л. 5]. Это привело к снижению плановых показателей по пассажирским перевозкам. В 1942 г. выпускалось 79,4 вагона в сутки на линию, было перевезено 62 801 тыс. пассажиров за год; в 1943 г. выпускалось ежедневно только 47,2 вагона, за год перевезено 34 564,9 тыс. человек [14, л. 1].

Но с «трамвайным кризисом» власти Куйбышева справились. Для этого пришлось просить помощи у правительства СССР. Решением Совета народных комиссаров куйбышевские заводы авиационной промышленности, кроме выпуска основной продукции, должны были изготавливать запасные части для трамвайного депо и осуществлять ремонт вагонов. Немаловажную роль в обеспечении эффективной работы куйбышевского трамвайного хозяйства сыграли меры по морально-материальному стимулированию труда работников депо. Рабочие получали звание «лучший слесарь» и денежные премии. Вагоноремонтному депо в 1944 г. несколько раз вручали переходящее Красное знамя за перевыполнение плановых показателей [12, л. 2].

Эффективность работы куйбышевского трамвая выросла. В 1944 г. ежедневно на линию выходило 65 вагонов, в начале 1945 г. уже 75. За 1944 г. было перевезено на два миллиона больше пассажиров, чем в 1943 г. [15, л. 5].

В годы военного лихолетья в Куйбышеве появился новый вид пассажирского транспорта. Осенью 1941 г., после принятия решения об эвакуации многих предприятий из Москвы, в Куйбышев из столицы прибыло более ста троллейбусов марки ЯТБ. В областном центре была создана троллейбусная эвакобаза. Вместе с троллейбусами из Москвы прибыла группа инженеров и водителей. В связи с этим появилась реальная возможность открыть троллейбусное движение в городе для перевозки увеличившегося потока пассажиров.

24 октября 1942 г. правительство СССР приняло решение начать строительство в Куйбышеве первой троллейбусной линии, соединившей центр города с отдалёнными промышленными районами.

По инициативе Наркомата путей сообщения СССР из Ташкента организовали перевозку троллейного провода, из Москвы – технических спецчастей [3, л. 6]. Куйбышевские предприятия изготовили недостающий материал: кабельный завод – профилированный контактный провод, завод им. Масленникова – арматуру из чугуна и бронзы.

Уже в последние месяцы 1942 г. по маршруту были пущены первые троллейбусы. Но их значение в обслуживании пассажирских перевозок было небольшим. Несмотря на наличие в парке двадцати троллейбусов, поначалу выходило в маршрут один – два. Повреждённые детали электрического и автомеханического оборудования, разбитые

стёкла, испорченные сиденья требовали частого ремонта, а рабочих рук для этого не хватало [4, л. 15]. Троллейбусы двигались без чёткого расписания и только в светлое время суток, водители на случаи поломок не имели слесарных инструментов [4, л. 17].

Однако несмотря на многие трудности и недочёты проблема перевозки массы пассажиров из центра города стала решаться. На первый маршрут стало ежедневно выходить два – три троллейбуса. В 1944 г. было перевезено 667,3 тыс. чел. [16, л. 10].

Пример г. Куйбышева дал толчок для развития новых видов транспорта в других областных центрах Среднего Поволжья.

31 октября 1944 г. СНК СССР постановил начать строительство трамвайных путей в г. Ульяновске [8, л. 31]. Одиночный путь протяжённостью 7 км предполагалось ввести в эксплуатацию во второй половине 1945 г. по маршруту Волжская пристань – Ульяновский автомобильный завод. Но открытие произошло только в 1946 г.

В Пензе предпочтение отдали троллейбусу, т. к. сложный рельеф территории города мешал укладке трамвайных путей. Постановлением СНК СССР от 06.02.1944 г. в городе началось строительство троллейбусной линии длиной 7 км [6, л. 14]. Курировал работы Наркомат гражданского строительства. На все виды работ было выделено 15 млн руб., но первый троллейбус был пущен только в 1946 г.

В годы войны перестали уделять должное внимание благоустройству дорог, мостов и тротуаров в городах Средневолжского региона. Например, в г. Пензе за военное время на обустройство дорожно-мостового хозяйства было потрачено 2 911 тыс. руб. Но в 1944 г. мостовые были изношены на 60–70 %, тротуары – на 80 % [16, л. 10]. Пензенские власти утверждали, что к концу войны в городе не осталось тротуаров, а отдельные улицы стали непроезжими. В других городах Пензенской области ситуация в дорожном хозяйстве была аналогичной.

Власти Средневолжских областей, несмотря на недостаток средств и людей, пытались решить проблемы городского дорожного хозяйства. В 1943 г. в Ульяновске были заново замощены улицы, причём план был перевыполнен на 147 %. Но в мае 1945 г. снова требовался ремонт [20, л. 44]. То же происходило и в других городах региона.

Выводы

Итак, транспортная система городов Среднего Поволжья выдержала тяжелейшее испытание войной за счёт координации деятельности всех видов транспорта, рационального распределения грузопотоков, мобилизации всех оставшихся трудовых и финансовых резервов. Поэтому можно сделать вывод, что городская транспортная инфраструктура справилась со своими задачами, внесла свой, не всегда заметный, но неоценимый вклад в победу над врагами. Причём этот вклад разделяют и руководители предприятий, и рабочие, и множество простых жителей городов глубокого тыла. Хотя тылом Средневолжский регион назвать сложно. Там происходила упорная трудовая борьба за победу.

Список литературы

1. Государственный архив Пензенской области (далее – ГАПО). – Ф. Р-2377. – Оп. 1. – Д. 63.
2. ГАПО. – Ф. Р-3713. – Оп. 1. – Д. 86.
3. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). – Ф. А-259. – Оп. 3. – Д. 549.
4. ГАРФ. – Ф. А-314. – Оп. 1. – Д. 6509.
5. ГАРФ. – Ф. А-398. – Оп. 1. – Д. 210.
6. ГАРФ. – Ф. Р-5446. – Оп. 1. – Д. 224.
7. ГАРФ. – Ф. Р-5446. – Оп. 43а. – Д. 6374.
8. Государственный архив Ульяновской области. – Ф. Р-634. – Оп. 1. – Д. 2116.
9. Ефимов, Ю. Д., Лосева, В. И. Ульяновск и Ульяновская область в годы Великой Отечественной войны / Ю. Д. Ефимов, В. И. Лосева. – Ульяновск : Симбирская книга, 1995. – 50 с.
10. Отдел фондов общественно-политических организаций государственного архива Пензенской области (далее – ОФОПО ГАПО). – Ф. 148. – Оп. 1. – Д. 1210.
11. ОФОПО ГАПО. – Ф. 274. – Оп. 1. – Д. 258.

12. Самарский областной государственный архив социально-политической истории. – Ф. 714. – Оп. 1. – Д. 1114.
13. Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). – Ф. Р-950. – Оп. 1. – Д. 144.
14. ЦГАСО. – Ф. Р-950. – Оп. 1. – Д. 169.
15. ЦГАСО. – Ф. Р-950. – Оп. 1. – Д. 191.
16. ЦГАСО. – Ф. Р-950. – Оп. 1. – Д. 183.
17. ЦГАСО. – Ф. Р-2195. – Оп. 2. – Д. 40.
18. ЦГАСО. – Ф. Р-4120. – Оп. 1. – Д. 5.
19. ЦГАСО. – Ф. Р-4120. – Оп. 1. – Д. 12.
20. Центр документации новейшей истории Ульяновской области. – Ф. 8. – Оп. 1. – Д. 118.

References

1. *State Archive of the Penza Region (GAPO)*. Found R-2377, inventory 1, case 63.
2. *GAPO*. Found R-3713, inventory 1, case 86.
3. *State Archive of the Russian Federation (GARF)*. Found A-259, inventory 3, case 549.
4. *GARF*. Found A-314, inventory 1, case 6509.
5. *GARF*. Found A-398, inventory 1, case 210.
6. *GARF*. Found R-5446, inventory 1, case 224.
7. *GARF*. Found R-5446, inventory 43a, case 6374.
8. *State Archives of the Ulyanovsk Region*. Found R-634, inventory 1, case 2116.
9. Efimov, Yu. D., Loseva, V. I. *Ulyanovsk i Ulyanovskaya oblast v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Ulyanovsk and the Ulyanovsk region during the Great Patriotic War]. Ulyanovsk: Simbirskaya kniga; 1995, 50 p.
10. *Department of funds of socio-political organizations of the state archive of the Penza region (OFOPO GAPO)*. Found 148, inventory 1, case 1210.
11. *OFOPO GAPO*. Found 274, inventory 1, case 258.
12. *Samara Regional State Archive of Socio-Political History*. Found 714, inventory 1, case 1114.
13. *Central State Archives of the Samara Region (TsGASO)*. Found R-950, inventory 1, case 144.
14. *TsGASO*. Found R-950, inventory 1, case 169.
15. *TsGASO*. Found R-950, inventory 1, case 191.
16. *TsGASO*. Found R-950, inventory 1, case 183.
17. *TsGASO*. Found R-2195, inventory 2, case 40.
18. *TsGASO*. Found R-4120, inventory 1, case 5.
19. *TsGASO*. Found R-4120, inventory 1, case 12.
20. *Center for Documentation of Contemporary History of the Ulyanovsk Region*. Found 8, inventory 1, case 118.

Информация об авторе

Шматов Е.Н. – кандидат исторических наук, доцент.

Information about the author

Shmatov E. N. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 27.03.2023; одобрена после рецензирования 10.04.2023; принята к публикации 30.06.2023.

The article was submitted 27.03.2023; approved after reviewing 10.04.2023; accepted for publication 30.06.2023.