



УДК 72 (571.53-25)(09)
<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.64>

Развитие городской инфраструктуры и благоустройства г. Иркутска в первые послевоенные годы

А. А. Кузьмина*

Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация

Аннотация. Рассматриваются вопросы реконструкции и развития коммунального хозяйства и благоустройства Иркутска первых послевоенных лет. На основе архивных источников и материалов прессы 1940-х гг. прослежены практическая реализация запланированных мероприятий и роль добровольного труда горожан в благоустройстве города. Отмечается, что, несмотря на значительные трудности, связанные с отсутствием необходимых материалов и денежных ресурсов, городские власти уделяли большое внимание ремонту фасадов зданий, дорог, реконструкции коммунальных сетей, была восстановлена транспортная инфраструктура, построена и запущена трамвайная линия, а также организовано регулярное движение автобусов и речных судов. Сделан вывод о роли озеленения и воссоздания социокультурного ландшафта для формирования городской среды и идентичности сибирского города.

Ключевые слова: Иркутск, благоустройство, городская инфраструктура, зеленое строительство, трамвай, Великая Отечественная война.

Для цитирования: Кузьмина А. А. Развитие городской инфраструктуры и благоустройства г. Иркутска в первые послевоенные годы // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2026. Т. 57. С. 64–72. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.64>

Original article

Development of Urban Infrastructure and Amenities in Irkutsk During the Early Post-War Years

A. A. Kuzmina*

Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation

Abstract. The article discusses the reconstruction and development of the municipal economy and the improvement of Irkutsk in the first post-war years. Based on archival sources and press materials from the 1940s, the article traces the practical implementation of the planned measures and the role of voluntary labor of the city's residents in the improvement of the city. It is noted that despite the significant difficulties associated with the lack of necessary materials and financial resources, the city authorities paid great attention to the repair of building facades, roads, and the reconstruction of municipal networks. The transportation infrastructure was restored, and regular bus and riverboat services were organized, and a tram line was built and launched. The article concludes that landscaping and the creation of a socio-cultural landscape play a crucial role in shaping the urban environment and identity of a Siberian city.

Keywords: Irkutsk, city Improvement projects, urban infrastructure, landscape architecture, tram, Great Patriotic War.

For citation: Kuzmina A.A. Development of Urban Infrastructure and Amenities in Irkutsk During the Early Post-War Years. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2026, vol. 57, pp. 64-72. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2026.57.64> (in Russian)

Благоустройство города включает в себя вопросы развития коммунального хозяйства, транспортной инфраструктуры, малых архитектурных форм, а также озеленения и реконструкции парков и скверов. Комплексное решение этих задач всегда являлось важной политической и социальной задачей государства как важной части городской идентичности и формирования «пространства советского города» [4, с. 34]. Эта «побочная» деятельность архитекторов традиционно изучалась преимущественно с прикладной точки зрения, а историки рассматривали эту сферу в основном с точки зрения социальных задач. Отсутствие комплексных работ, посвященных этой тематике в сибирской историографии, позволило говорить о недостаточной степени изученности предмета исследования. В данной публикации внимание автора будет акцентировано на развитии инфраструктуры и благоустройства Иркутска в период 1945–1948 гг.

В первые, самые трудные послевоенные годы первоочередными задачами стали приведение Иркутска в порядок после запустения военных лет, расширение транспортной инфраструктуры, водопроводных сетей и канализации, дорожное строительство, озеленение. Преобразование и восстановление Иркутска во многом обязано самоотверженной работе и энтузиазму горожан, внесших значительный вклад в приведение города в порядок после запустения военных лет.

С возвращением города к мирной жизни власти и общественность уже не могли мириться с неудовлетворительным состоянием жилищного фонда, дорог и отсталостью коммунального хозяйства. Посетивший в сентябре 1945 г. Иркутск депутат Верховного Совета СССР генерал-майор М. И. Старостин крайне нелестно отзывался о состоянии города: «Трудно найти областной центр более запущенный, чем город Иркутск. Облупившиеся фасады домов, оборванные водосточные трубы, покосившиеся заборы и ограды, поломанные крыши, сорванные полотна ворот и калиток, разрушенные тротуары, невысыхающие лужи даже на главных улицах, кюветы, засоренные битым кирпичом и булыжником, и всюду грязь, кучи мусора... никто не регулирует уличного движения, нет и уличных регулировочных знаков... в городе совершенно отсутствует уличное освещение, и тьма крошечная стоит ночью... на всем внешнем облике города ясно видны следы бесхозяйственности, бескультурия, разрушения жилого фонда и коммунально-бытовых предприятий»¹.

Действительно, мост через Ангару – «городская ценность» иркутян, был совершенно заброшен: перила местами выломаны, прогнуты и заставлены деревянными решетками, освещение практически не работало. Городские

¹ Старостин М.И. Больше заботы о культурно-бытовых нуждах трудящихся // Восточно-Сибирская правда. 1945. 29 сент. (№ 194). С. 3.

фонтаны полуразрушены и не работали, а те, что функционировали, – «работают только в отдельные дни, неизвестно кем установленные»². Бережные Ушаковки, Ангарты, Иркут и Кай представляли собой печальное зрелище – берега и прилегающие улицы были замусорены промышленными отходами и нечистотами, пляжи превращены в место выпаса скота. Многие «солидные» дома на центральных улицах имели вид «облезлых, ободранных и неряшливых зданий» – так описывал сложившуюся ситуацию главный архитектор Иркутска³. В феврале 1946 г. исполкомом Иркутского городского совета было принято решение «Об очистке города»⁴, в котором были даны детальные предписания для «содержания города в надлежащем санитарном состоянии» (очистка улиц и усадеб, установка урн, порядок проезда гужевого транспорта, ассенизаторских обозов и др.). Наблюдение за выполнением было возложено на органы милиции, райкомхозы, Горкомхоз и Горсанинспекцию.

Уже летом 1945 г. были подведены итоги воскресника в помощь семьям военнослужащих, в ходе которого отремонтированы 492 помещения. Силами трудящихся Кировского района приведены в порядок улицы Бабушкина, Володарского, 5-й Красноармейской. Поддерживался порядок на территории трех открытых православных храмов: Крестовоздвиженского, Михайло-Архангельского и Знаменского, возобновлены восстановительные работы на Михайло-Архангельской церкви.

Большую помощь в благоустройстве города оказывали организации и предприятия. После опубликования доклада «Об итогах выполнения плана развития городского хозяйства» рабочими иркутских предприятий было вынесено решение «отработать каждому по 3 дня на благоустройство города и вырастить по два дерева» [1, с. 9]. В 1946 г. обустроен садик у Драмтеатра, рабочие и служащие Куйбышевского завода благоустраивали ближайшие к нему улицы: сделали гравийную засыпку улицы Октябрьской Революции и асфальтовые тротуары, отремонтировали заводскую площадь. За время трудового месячника с территории ИЗТМ было вывезено 750 вагонов мусора, собрано 103 вагона металлолома, который был отправлен на переплавку, на территории завода было высажено 4,3 тыс. деревьев и кустарников. В Ленинском районе благоустройство проводили заводы, мясокомбинат и станция Иркутск-2. Работники противочумного института своими силами расчистили и озеленили 4-ю Советскую улицу, на которой в течение двух лет отсутствовало движение из-за завалов мусора. Одна из заметок «Восточно-Сибирской правды» сообщала, что силами общественности были проведены работы по благоустройству на 3,5 млн руб., а из предприятий «лучше всего выполнил свои обязательства завод им. Сталина»⁵. В 1948 г. трудящиеся на воскресниках и субботниках отработали более 30 тыс. человеко-дней.

В первый послевоенный год значительно были увеличены ассигнования на благоустройство городской территории. Среди прочего было намечено

² Коваль Г. Досадные «мелочи» // Восточно-Сибирская правда. 1953. 27 авг. (№ 203). С. 3.

³ Бутенко А. Иркутск через пять лет // Восточно-Сибирская правда. 1946. 26 июня. (№ 126). С. 4.

⁴ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф.Р-1697. Оп. 2. Д. 15. Л. 57–58.

⁵ Рудаков А. Неотложные задачи // Восточно-Сибирская правда. 1946. 16 апр. (№ 76). С. 3.

проведение целого ряда мероприятий по строительству тротуаров и озеленению улиц. При райсоветах создавались комитеты, а в частном секторе – квартальные комитеты по благоустройству города. Если в 1945 г. городскими властями было выделено 3 млн руб., то уже в следующем году освоено 15 млн руб. (из бюджета и средств предприятий и хозяйственных организаций)⁶. Однако детального плана городского озеленения еще не было выработано.

Руководство «зеленым строительством» в Иркутске было возложено на Горземлестрест, который должен был заниматься «инвентаризацией и сдачей под охрану зеленых массивов... с полным охватом и обслуживанием города и культивирования разнообразных пород деревьев и кустарников»⁷. Однако трест не имел специального аппарата для охраны зеленых массивов и уличных посадок. В 1946 г. в Иркутске было высажено 20 350 деревьев, 11 200 кустарников, выращено цветочной рассады 186 000 корней, на площади 530 кв. м были разбиты цветники⁸. Всего за несколько послевоенных лет в Иркутске было высажено около 800 тыс. деревьев и кустарников, но «отпад посадок составлял 75–80 процентов вследствие ненадлежащего ухода и агротехники»⁹. В последующие годы многие посадки были уничтожены при проведении ремонтных работ, строительстве жилых домов и промышленных объектов. В 1948 г. «зеленое строительство» было продолжено в сквере на площади Труда, заменившем булыжную мостовую между улицами Пролетарской, Желябова и Свердлова. Здесь Горзеленхозом были высажены ели, которые, к сожалению, уже зимой были вырублены горожанами. «Все благие порывы создать город-сад пропали втуне», – подводит печальный итог автор «Иркутской летописи» Ю. П. Колмаков [8, с. 122].

В день Победы, 9 мая 1945 г., для горожан вновь открылся городской парк им. Парижской коммуны, который на протяжении многих лет был любимым местом отдыха иркутян, возобновили работу аттракционы. К середине 1940-х гг. территория, занимаемая бывшим Иерусалимским кладбищем, пришла в полное запустение. В письме в «Восточно-Сибирскую правду», озаглавленном «Парк надо сохранить», местные жители описывали ситуацию как плачевную: «Прежде этот парк был огорожен, охранялся, здесь проводились культурные мероприятия. За последний год ограду уничтожили, в парке пасут коз и коров, деревья вырубаются, а ветви обламываются как корм для скота»¹⁰.

Большое внимание уделялось вопросам организации ландшафтного строительства и санитарной инфраструктуры, которые играли большую роль в формировании «пространства» советского города как «качественно и структурно особый тип» [5, с. 34]. Создание ЦПКиО и системы районных парков культуры и отдыха в стране выделялось как одно из приоритетных направлений, которое началось с разработки теории и практики ведения са-

⁶ Рудаков А. В. За красивый благоустроенный город // Восточно-Сибирская правда. 1947. 25 янв. (№ 18). С. 3.

⁷ ГАИО. Ф.р. 2896. Оп. 1. Д. 1. Л. 8–9.

⁸ Там же.

⁹ Кудзи Е. Устранить недостатки в зеленом строительстве Иркутска // Восточно-Сибирская правда. 1952. 14 мая. (№ 113). С. 3.

¹⁰ Баев А.С. Парк надо сохранить // Восточно-Сибирская правда. 1945. 23 июня. (№ 124). С. 3.

дово-паркового хозяйства еще в 1933 г. [4, с. 29]. Первые попытки благоустройства бывшего кладбища были предприняты еще в 1940 г. с разбивкой аллей и сносом неустребованных памятников. В 1948 г. для освоения этой территории исполком горсовета утвердил генеральный план Центрального парка культуры и отдыха имени 40-летия Октября общей площадью в 26 га, разработанный управлением главного архитектора города в границах улиц Парковой, Байкальской и Советской. Строительство парка затянулось на годы, и окончательно он был введен в эксплуатацию только 13 июля 1957 г.

В 1946 г. исполкомом горсовета был составлен и принят план архитектурно-художественного оформления и внешнего благоустройства застройки одиннадцати центральных улиц города, намечены детальные проекты планировки с ливневой канализацией и мощением. Проекты по благоустройству выполнялись Управлением главного архитектора с привлечением дополнительных специалистов.

К 1947 г. общая протяженность улиц Иркутска составляла 257 км, но только 25 км были выложены булыжником, т. е. всего 10 %. По-прежнему, как и до войны, практиковалось «перемещение» проездов и тротуаров, улицы грейдировались и засыпались гравием. За первый послевоенный год были выполнены работы по ул. Доронина (0,45 км) с асфальтированием и газонами, ул. Ленина (1,4 км) с посадкой деревьев, ул. Тимирязева (1,9 км), ул. Степана Разина (0,35 км) с газонами, ул. Карла Маркса (2,10 км), ул. Профсоюзной (0,85 км) с булыжным покрытием и газонами, ул. Баррикад (3,15 км) с гравийным покрытием и газонами, ул. Марата (1,25 км), ул. Октябрьской Революции (0,85 км), ул. Красного Восстания (0,4 км) с булыжным покрытием и бульваром, на площади им. Куйбышева (0,15 км) с асфальтированием и сквером, осуществлены реконструкции скверов возле кинотеатра «Гигант», Драмтеатра и стадиона в пос. Ленино, отремонтировано 3 павильона, 12 киосков, 5 оград скверов, 15 вывесок, 24 рекламных щитов, окрашены 92 здания на 60 тыс. кв. м¹¹.

Со временем количество полностью благоустроенных улиц в центральной части города неуклонно росло. Были заасфальтированы все улицы вокруг Центрального рынка: Тимирязева, Колхозная, Дзержинского, Литвинова, Урицкого. Благоустроены дороги возле Парка культуры и отдыха – улицы Красного Восстания, 3-го Июля, Седова и Тимирязева, а также возле площади им. Кирова – участки улиц Желябова и Пролетарской, но потребности города были гораздо выше: «асфальтовый завод, имея возможность выпускать до 150 тонн асфальта в сутки, дает только 100–120 тонн»¹². На улице Карла Маркса работало уже 5 светофоров, на Горького – 2, на улице Доронина (Российская) – 1 и на Ангарском мосту – еще 2 светофора.

Несмотря на предпринятые усилия, в первые послевоенные годы «достичь перелома» в деле благоустройства не удалось «как в проектировании, так и в осуществлении» из-за отсутствия специализированных бригад, ма-

¹¹ ГАИО. Ф.Р-2896. Оп. 1. Д. 1. Л. 6-10

¹² Литвин З. Ускорить темпы благоустройства Иркутска // Восточно-Сибирская правда. 1948. 4 авг. (№ 153). С. 3.

стерских и нужных материалов – кровельного железа, пиломатериалов, гвоздей, олифы, краски. Фасады домов были окрашены в «нелепые, яркие цвета», так как артель «Электрокраска», «имея местное сырье, не выпустила красок» и работы выполнялись по наличному ассортименту красок – сурика, охры и фиолетового анилинового красителя¹³. На центральном фронтоне Сибирского финансово-экономического института «красовались» полуразрушенные серийные скульптуры – образцы советского монументального искусства, в свое время решавшие трудную задачу оформления «полуконструктивной, полуклассической архитектуры» Иркутска [2, с. 207]. В 1947 г. фигуры пришлось демонтировать, так как специализированных мастерских в городе не существовало [7, с. 109].

Развитие коммунального хозяйства Иркутска и инженерных сетей было одной из приоритетных задач городских властей. Появление новых производственных мощностей во время войны требовало увеличения энергетической базы. В июне 1945 г. было создано Управление городских электрических сетей Иркутска, первым директором которого стал В. Б. Снежков. С постройкой нового здания электростанции, в модернизацию которой было вложено 14,5 млн руб.¹⁴, ее мощность увеличилась в 6 раз: уже весной 1948 г. Иркутская городская ЦЭС вышла на первое место среди коммунальных станций Российской Федерации.

В феврале 1946 г. было организовано Управление по строительству канализации. Работы по устройству городской канализации осуществлял «Иркутстрой» и «Горводоканалстрой», которые вели строительство первой очереди «за счет средств предприятий, заинтересованных в канализации», на что было выделено 2400 тыс. руб. – многие крупные предприятия строили для рабочих душевые, но их не разрешали открывать из-за отсутствия канализации¹⁵. Осенью 1947 г., на первом этапе строительства канализации, из-за плохой механизации и неорганизованности было допущено большое удорожание и нарушение сроков: «работы на строительстве ведутся неумело и крайне неорганизованно... а Иркутский городской совет совершенно не оказывает тресту “Иркутскстрой” необходимой помощи транспортом, рабочей силой, материалами»¹⁶. Только через год государственная комиссия приняла в эксплуатацию береговой канализационный коллектор на набережной Ангары, а также канализационные коллекторы по улицам Карла Маркса и Франк-Каменецкого.

В 1947 г. только 6 % иркутских домов было снабжено водопроводом. Ввод в эксплуатацию жилых домов часто не сопровождался соответствующим расширением водопроводной и канализационной сети, а значительная часть существующей не ремонтировалась и приходила в аварийное состояние. Летом следующего года под руководством инженера В. В. Козлитина была расширена мощность и реконструирована Свердловская насосная стан-

¹³ ГАИО. Ф.Р-2896. Оп. 1. Д. 1. Л. 9.

¹⁴ Промышленный и культурный центр Восточной Сибири // Восточно-Сибирская правда. 1947. 31 янв. (№ 22). С. 3.

¹⁵ Центр документации новейшей истории (ЦДНИ). Ф. 127. Оп. 14. Д. 328. Л. 11–12.

¹⁶ ЦДНИ. Ф. 127. Оп. 14. Д. 553. Л. 9–10.

ция с 70 до 120 кубометров в час, установлен новый центробежный восьми-ступенчатый насос. Новые напорные башни увеличили мощность водопровода с 450 до 13 000 кубометров в сутки. Разводящая сеть водопровода выросла «с 12 км до 55 км, уложено 35 тысяч метров водопроводной сети, функционировало 23 водоразбора и 30 колонок»¹⁷. Эти мероприятия позволили наладить постоянное снабжение водой Свердловского района.

Становление городской транспортной инфраструктуры значительно преобразило облик города и образ жизни иркутян. В первые послевоенные годы было воссоздано автобусное движение, построена пристань «Звездочка» и восстановлено сообщение центра с предместьем Свердлово с помощью пароходов «Баргузин» и «Сергей Лазо». В связи с нерешенной проблемой внутригородского транспортного сообщения основное внимание было отдано развитию трамвайного движения, которое должно было связать Центральный и Нагорный жилые районы с левобережными промышленными – Ленинским и Сталинским, все районы – с вокзалом и центром. С организацией в марте 1946 г. Управления по трамвайному строительству в городе началось строительство трамвая трестом «Иркутскстрой», на которое было отпущено 15,2 млн руб.¹⁸ В том же году образован комитет содействия строительству трамвая, в который вошли представители городской власти, руководители крупных промышленных предприятий, учебных и научных учреждений, строительной организации «Иркутскстрой» и Восточно-Сибирской железной дороги. В первых проектах трамвайные линии должны были соединить Авиазавод Ленинского района с центром города. К концу 1946 г. были проложены первые 450 м путей по ул. Новаторов и установлено 50 опорных мостов. Но спустя два года в связи резким сокращением финансирования и приостановкой строительства нового автомобильного моста через Иркут от дальнейшего строительства отказались. Позже трамвайные пути были разобраны, а опорные столбы стали использовать для освещения улиц.

Строительство трамвая стало по-настоящему «народной стройкой»: к работам были привлечены рабочие, студенты, служащие – более 300–400 чел. ежедневно, а также около двухсот военнопленных и заключенных. Иркутские архитекторы бесплатно, в нерабочее время оказывали посильную помощь в проектировании зданий центрального распорядительного пункта на ул. Депутатской, тягловой подстанции. 2 августа 1947 г. трамвай был сдан во временную эксплуатацию, однопутное полотно было уложено на расстоянии 4,5 км, соединив вокзал с районом Центрального рынка. 3 августа на линию вышли три поезда из двух вагонов каждый, украшенных надписью: «Трудящимся Иркутска от ленинградцев»: большую часть вагонов марки МС-1 Иркутску подарили ленинградские вагоностроители.

В воспоминаниях современников отмечалось, что в первые годы городской трамвай работал неудовлетворительно: граждане курили в вагонах, подвижной состав часто выходил из строя, сходил с рельсов, транспорта на остановке приходилось ждать по 20–40 минут, а сами трамваи были без номеров:

¹⁷ Переплетчиков И. Душа стройки // Восточно-Сибирская правда. 1947. 25 янв. (№ 18).

¹⁸ ЦДНИ. Ф. 127. Оп. 14. Д. 328. Л. 10.

«безномерные трамваи изредка подползали, никто ничего не объявлял, а пассажиры садились, как-то угадывая нужный вагон» [6, с. 44]. Примечательную характеристику трамвайному движению тех лет дал поэт И. Аргунский¹⁹:

Все nelaды. Там рельсы шире,
Там тока нет над головой.
Немудрено, что на буксире
Пришлось вернуться нам домой.

Несмотря на временные трудности, иркутский трамвай стал важнейшей частью транспортной системы города, «его символом, неотъемлемой особенностью культурной и городской среды» [9, с. 166].

В августе 1947 г. город готовился принять крупную научную Конференцию по развитию производительных сил Иркутской области, отдельная секция которой была посвящена населению, культуре, градостроительству и благоустройству Иркутска [3]. В связи с необходимостью приведения улиц города в надлежащий порядок для приема гостей, исполком принял решение провести с 25 июля по 3 августа 1947 г. Неделю чистоты. Для расселения участников была отремонтирована гостиница «Центральная» (ныне – «Сибирь»). В следующем, 1948 г. Иркутск включился в соревнование с Красноярском за лучшее благоустройство города, а с 1949 г. развернуто социалистическое соревнование между районами города с переходящим Красным знаменем городского Совета депутатов трудящихся. Запланированные мероприятия по благоустройству вокзала и реконструкции аэропорта «оформили» оба пути въезда в город, подчеркнув его значение как столицы Восточной Сибири.

Практическое решение задач реконструкции и восстановления коммунального хозяйства позволило впоследствии закрепить роль Иркутска как крупного экономического и культурного центра региона. «Отсталый, неблагоустроенный город... превратился в крупнейший культурно-экономический центр Восточной Сибири с хорошо развитой инфраструктурой» – такую характеристику через семь лет после окончания войны получил Иркутск от председателя исполкома Иркутского городского Совета С. Ломоносова²⁰.

Список литературы

1. Идущие впереди : очерки о депутатах местных Советов / ред. И. И. Молчанов. Иркутск : ОГИЗ, 1948. 83 с.
2. Иофан Б. М. Сталинский стиль советского зодчества // Молодые мастера искусства / под ред. П. А. Полуянова. М. ; Л. : Искусство, 1938. 414 с.
3. Конференция по изучению производительных сил Иркутской области : тез. докл., 4–11 авг. 1947 г. / ред. И. П. Бардин. М. ; Л. : Изд-во Акад. наук СССР, 1947. 344 с.
4. Кохно Б. И. Советское ландшафтное искусство 1917–1985 гг. : учеб.-метод. пособие. Л. : Ин-т живописи, скульптуры и архитектуры, 1987. 73 с.
5. Кузеванов В. С. Сибирские архитекторы в 1930-е – 1950-е гг. : профессиональная деятельность, социальные институты и повседневные практики (на материалах Омска и Новосибирска) : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Омск, 2015. 22 с.
6. Кузнецов А. В. Продолжение легенды: повесть и рассказы. Новосибирск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1967. 344 с.

¹⁹ Аргунский И. Где заблудился наш трамвай? // Восточно-Сибирская правда. 1947. 1 янв. (№ 1). С. 4.

²⁰ Ломоносов С. Город на Ангаре // Советская молодежь. 6 июля. 1952. (№ 80). С. 2.

7. Кузьмина А. А. Иван Ефимов – архитектор, воин, иркутских фасадов мастер / А. Кузьмина, В. Лисицин // Проект Байкал. 2025. Т. 22, № 83. С. 107–112. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/83.2492>. EDN MRLDYE.

8. Летопись города Иркутска, 1941–1991 гг. / сост., предисл. и примеч. Ю. П. Колмаков. Иркутск : Оттиск, 2010. 720 с.

9. Шаламова С. А. История создания иркутского трамвая: к постановке проблемы // Россия и Сибирь в изменяющемся мире: история и современность : материалы Всерос. науч.-теорет. конф. Иркутск, 16–22 нояб. 2023 г. Иркутск : Изд-во ИГУ, 2024. С. 166–169. EDN FJAPWG.

References

1. *Idushchie vpered: ocherki o deputatakh mestnykh Sovetov* [Marching Forward: Essays about Local Council Deputies]. Ed. by I.I. Molchanov, Irkutsk, United State Publ. Organization, 1948, 83 p. (in Russian)

2. Iofun B.M. *Stalinskij stil sovetskogo zodchestva* [Stalinist Style of Soviet Architecture]. *Molodye мастера искусства* [Young Masters of Art]. Ed. by P. A. Poluyanov. Moscow, Leningrad, Academy of Sciences of the USSR Publ., 1938, 414 p. (in Russian)

3. *Konferentsiia po izucheniiu proizvoditelnykh sil Irkutskoi oblasti* [Conference on the Study of Productive Forces of Irkutsk Region]. Abstracts of Reports, August 4–11, 1947. Ed. by I.P. Bardin. Moscow, Leningrad, Academy of Sciences of the USSR Publ., 1947, 344 p. (in Russian)

4. Kokhno B.I. *Sovetskoe landshaftnoe iskusstvo 1917–1985 gg.* [Soviet Landscape Art of 1917–1985]. Leningrad, Academy of Arts of the USSR, Institute of Painting, Sculpture and Architecture named after I.E. Repin, 1987, 73 p. (in Russian)

5. Kuzevanov V.S. *Sibirskie arkhitektori v 1930-e – 1950-e gg.: professionalnaya deyatelnost, sotsialnye instituty i povsednevnyye praktiki (na materialakh Omska i Novosibirska)* [Siberian Architects in the 1930s–1950s: Professional Activity, Social Institutions and Everyday Practices (Based on Materials from Omsk and Novosibirsk)]. Cand. sci. diss. abstr. Omsk, 2015, 22 p. (in Russian)

6. Kuznetsov A.V. *Prodolzhenie legendy: Povest i rasskazy* [Continuation of a Legend: Novel and Stories]. Novosibirsk, West-Siberian Book Publ., 1967, 344 p. (in Russian)

7. Kuzmina A.A., Lisitsin V. Ivan Efimov – arkhitekt, voyn, irkutskikh fasadov master [Ivan Efimov: architect, warrior, master of Irkutsk facades]. *Project Baikal*, 2025, vol. 22, no. 83, pp. 107–112. (in Russian)

8. *Irkutskaya letopis 1941–1991 gg.* [Irkutsk Chronicle 1941–1991]. Ed. and comp. by Yu.P. Kolmakov. Irkutsk, Offprint Publ., 2010, 720 p. (in Russian)

9. Shalamova S.A. *Istoriya sozdaniya irkutskogo tramvaya: k postanovke problemy* [The History of Creating the Irkutsk Tramway: Towards Problem Formulation]. *Rossiya i Sibir v izmenyayushchemsya mire: istoriya i sovremennost* [Russia and Siberia in a Changing World: History and Modernity]. Proceedings of the All-Russian Scientific Conference. Irkutsk, November 16–22, 2023. Irkutsk, Irkutsk State University Publ., 2024, pp. 166–169. (in Russian)

Сведения об авторе

Кузьмина Анна Алексеевна
аспирант, Институт культуры,
социальных коммуникаций и
информационных технологий, кафедра
отечественной истории
Байкальский государственный университет
Российская Федерация, 664003, г. Иркутск,
ул. Ленина, 11
e-mail: Akuzal@mail.ru

Information about the author

Kuzmina Anna Alekseevna
Postgraduate, Institute of Culture,
Social Communications and Information
Technologies, Department of National History
Baikal State University
11, Lenin st., Irkutsk, 664003,
Federation Federation
e-mail: Akuzal@mail.ru

Статья поступила в редакцию 25.02.2026; одобрена после рецензирования 20.03.2026; принята к публикации 15. 04.2026
The article was submitted February, 25, 2026; approved after reviewing March, 20, 2026; accepted for publication April, 15, 2026