



³³ Оренбургское земское дело. 1917. № 55. С. 3.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же. № 60. С. 4.

³⁸ Там же.

³⁹ ГАСК. Ф. 311. Оп. 1. Д. 200. Л. 135–152 ; Судавцов Н. Д. Указ. соч. С. 160.

⁴⁰ ГАРФ. Ф. Р. 393. Оп. 5. Д. 708. Л. 3–4.

⁴¹ Северокавказское слово. 1917. 10 сентября. С. 4.

⁴² Там же. 27 сентября. С. 4.

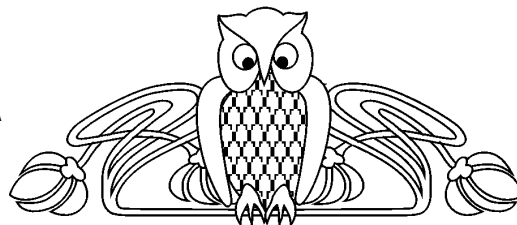
⁴³ ГАСК. Ф. 311. Оп. 1. Д. 177. Л. 229–241 ; ГАРФ. Ф. Р. 393. Оп. 5. Д. 708. Л. 1–4.

УДК 656.121 (470.44–25) (09)

ИЗ ИСТОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА САРАТОВА

Д. Ю. Курмакаева

Саратовский государственный университет
E-mail: KurmakaevaDY@mail.ru



В настоящей публикации исследуются особенности становления общественного транспорта в Саратове, ставшего важнейшей составляющей повседневной жизни людей. Автор изучает урбанизационные процессы в дореволюционный период на основе новых архивных данных с применением современных методологических принципов.

Ключевые слова: урбанизация, социальная история, повседневность, общественный транспорт, извозничий промысел, конка, электрический трамвай.

From the History of the Development of Public Transport Saratov

D. Yu. Kurmakaeva

In this publication we study the peculiarities of public transport in Saratov, which has become an essential part of everyday life. The author examines urbanization processes in pre-revolutionary period, based on new archival data using the modern methodological principles.

Key words: urbanization, social history, everyday life, public transportation, cab work, horse-drawn tram, electric tram.

В последнее время одним из популярных направлений в мировой исторической науке стала социальная история, в центре внимания которой оказываются человек и его положение в обществе, повседневной жизни и быту. Исследование повседневности охватывает все сферы человеческой обыденности. Интерес к изучению проблем частной жизни и повседневности людей разных социальных групп стал общей чертой современной гуманизированной науки¹.

Возникновение истории повседневности как самостоятельной отрасли изучения прошлого – одна из составляющих «историко-антропологического поворота», начавшегося в гуманитарных науках в конце 60-х гг. XX века. Это направление активно развивается и в российской исторической науке, о чем свидетельствуют многочисленные публикации, научные конференции, посвященные данной проблематике².

В повседневной жизни людей понятие «общественный транспорт» является одной из составляющих уровня благоустроенности и развития городской инфраструктуры. Транспортная сеть – неотъемлемая часть всей городской системы³.

Основным видом транспорта в XIX в. по всей России, и в Саратове в частности, был извозничий промысел. В России им занимались ещё в XVII веке. Кроме пассажирских существовали ломовые извозчики, перевозившие тяжелые и объемистые грузы: соль, муку, дрова, сено, мебель и прочее. В 1850 г. в нашем городе насчитывалось более 100 извозчиков, а спустя сорок лет число легковых, ломовых и зимников перевалило за 1500⁴.

Стоянки легковых извозчиков находились в наиболее людных местах – на площадях, у базаров, на пересечениях центральных оживленных улиц, у железнодорожного вокзала. Летом лошади запрягались в пролетку. Колеса у нее были на железном ободе или на шинах из твердой резины. У экипажей особо преуспевающих владельцев встречались «дутые» шины. Их пролетки блестели лаком, сбруя лошадей украшалась металлическими бляхами. Сами извозчики обычно надевали синий кафтан с ярким кушаком, а на голову – шляпу наподобие цилиндра с лентой и пряжкой. Зимой использовались сани с отороченным мехом пологом, покрывавшим седока⁵.

Помимо основной функции – перевозки пассажиров по городу, – извозчики подчас были своеобразными агентами отдельных постоянных дворов, номеров, гостиниц, поставляя их владельцам клиентуру.

Существовала определенная плата за проезд (такса), выше которой взимать не полагалось, однако её мало кто соблюдал, особенно среди самих извозчиков. Официальная такса на извозчика устанавливалась городской управой. В Вольске Саратовской губернии, к примеру, плата за проезд была фиксированной и составляла 20–25 коп. в один конец. Больше этой суммы извозчики не



имели права требовать с пассажира⁶. В 1912 г. в Саратове плата за проезд составляла 40 коп. Но сплошь и рядом такса нарушалась. С извозчиками советовали торговаться⁷.

Извозчий промысел в Саратове в конце XIX в., по мнению В. Н. Семенова, был развит очень широко: в 1887 г. числилось 786 легковых извозчиков, 695 ломовых и 82 зимника⁸. Однако этого было явно недостаточно для растущего города. В воспоминаниях Н. Ф. Иванова, одного из членов Саратовской ученой архивной комиссии (СУАК), отмечается, что «извозчиков было так мало, что отыскать дрожки стоило большого труда и не всегда удавалось. В ненастье улицы превращались в грязное болото, в котором беспомощно барахтались пешеходы и воза. Переправа через улицу совершалась таким способом: встречный мужик за пятак «на ассигнации» переносил через болото детей и барынь – на руках, а мужчин – на спине»⁹.

В соответствии с решением городской управы извозчики должны были следить за тем, чтобы лошади и экипаж – как легкий, так и тяжелый – находились в «приличном и всегда исправном виде». Кроме того, предписывалось уважительное и вежливое отношение извозчика к пассажирам. В случае нарушения этого правила извозчик лишался права въезда на биржу¹⁰.

Дороги в Саратове оставляли желать лучшего. В некоторых местах вода из земли пробивалась ключами, что приводило к ее застою и образованию луж. Лошадей из трясины приходилось вытаскивать веревками. В дождливое время многие саратовские улицы были непроездными¹¹.

Ежегодно с извозчиков взимался сбор. Он проводился на основании Положения о доходах и расходах Саратова от 16 марта 1839 года. Размер сбора по ст. 73 этого положения определялся для легковых извозчиков в 10 руб., а для ломовых – 8 руб. ассигнациями в год, что при перерасчете на серебро равнялось 2 руб. 86 коп. и 2 руб. 29 коп. в год соответственно. К примеру, за 1907 г. этого сбора поступило 5875 руб. 60 коп. В таком размере сбор с извозчиков в Саратове оставался неизменным в течение 79 лет, после чего городская управа увеличила его¹².

Долгое время извозчий промысел оставался единственным видом общественного транспорта. Между тем Саратов рос и развивался. По переписи 1861 г. население города составляло 74 тыс. чел., в 1880 г. – уже 115 тыс., а в 1897 г. – 137 тыс. человек¹³. Для удовлетворения потребностей растущего населения нужны были новые виды транспорта. Одним из таких новшеств стал пуск конки в Саратове.

История общественного рельсового транспорта в Саратове началась с конки. Для устройства в Саратове сети конно-железных дорог и для перевозки по ним пассажиров и грузов утверждалось «Акционерное общество конно-железных дорог в Саратове», был принят Устав общества, утверж-

денный Александром III 5 февраля 1888 года¹⁴. Договор на постройку линий конно-железной дороги был заключён 25 декабря 1885 г. между городской управой и частным лицом – Леонидом Петровичем Блюммером, выпускником Московского университета, журналистом и редактором. По концессионному договору Блюммер получал исключительные права на создание и эксплуатацию конно-железной дороги в Саратове в течение 40 лет, после чего был обязан отдать всю систему в пользование городу. Размер ежегодного платежа в городской бюджет определялся следующим образом: за первые десять лет – 1000 руб., вторые – 1500 руб., третьи – 2000 руб. и в четвёртое десятилетие – 2500 руб. Отметим и жёсткие условия строительства: согласно пункту 5 этого договора все работы по устройству рельсового полотна проводились так, чтобы движение по улицам не прерывалось, и в предельно сжатые сроки – на каждом маршруте не более двух месяцев¹⁵. В договоре также перечислялись улицы и маршруты будущей конки: 1) по Московской улице – со Старособорной площади до Ильинской улицы; 2) с той же улицы от пересечения ее с Ильинской до Московской площади и далее через последнюю до пассажирского железнодорожного вокзала; 3) по Никольской улице (ныне перекресток ул. Московской и Астраханской) от Московской до Константиновской и далее по Константиновской до Камышинской улицы (ныне ул. Рахова); 4) от Камышинской улицы по Константиновской через Полтавскую площадь и далее до товарной станции железной дороги; 5) от Московской улицы по Большой Сергиевской до Ильинской площади; 6) с Ильинской площади по Ильинской улице до Большой Горной улицы; 7) от товарной железнодорожной станции по Астраханской улице до пересечения ее с Московской и 8) по Большой Горной улице¹⁶.

Таким образом, «рельсовые пути» охватывали самые людные места и пункты значительных грузопотоков.

Пуск конки состоялся 1 мая 1887 года. Первоначально сеть состояла из двух линий: от железнодорожного вокзала по Московской улице до Старособорной (ныне Музейной) площади и по Большой Сергиевской улице (ныне улице Чернышевского) от Московской до Александровской (Горького). Время работы – с 7 утра до 10 вечера, с интервалом движения в 10 минут. Стоимость проезда составляла 5 коп. в первом классе и 3 коп. во втором. При этом линия по Московской улице делилась на две тарифные зоны. Максимально облегчённые двухсторонние вагоны конки представляли собой открытый кузов на двух осях без боковых стенок (крыша держалась на стойках). Вдоль бортов вагона крепилась широкая подножка, посредством которой осуществлялась посадка.

У железнодорожного вокзала вагоны делали кольцо, а около Гостиного двора на Старособорной площади существовал оборотный тупик. Лоша-



дей просто перепрягали с одного конца вагона на другой. Движение на линиях было левосторонним. Впоследствии количество линий конки увеличилось. Открылись маршруты по Ильинской улице (ныне Чапаева), по Астраханской улице до товарной железнодорожной станции (ныне станция Саратов-II), по Никольской (Радищева) от Московской до Константиновской (Советской) и далее по Константиновской до Народного театра (у нынешнего Саратовского драмтеатра им. Слонова)¹⁷.

Вскоре после открытия конки в Саратове в городскую думу поступила петиция городских извозчиков с просьбой закрыть ее, так как она лишила их заработка, потому что плата за проезд на конке была значительно ниже, чем у извозчика. Однако краевед В. Н. Семенов отмечает, что извозчики выступили в конкуренции¹⁸.

В 1888 г. умер основатель и владелец конки Леонид Петрович Блюммер и всё хозяйство перешло на баланс акционерного общества. На момент передачи капитал составлял 900 000 руб. Расходы на перевозку одного пассажира составляли 3,44–4,08 коп., а выручка кондуктора за день, соответственно, 290–412 руб. После смерти основателя конка ещё 20 лет успешно осуществляла массовые перевозки горожан. Так, в 1893 г. было перевезено 2 579 500 пассажиров, в 1896 г. – 3 452 000, а в 1900 г. – 5 473 000 пассажиров¹⁹. Тем не менее век конно-железной дороги подходил к концу и наступала эра трамвая.

Первое упоминание о трамвае в саратовской прессе датируется 1899 годом²⁰. По договору Саратовского городского управления с Бельгийским анонимным акционерным обществом «Взаимная компания трамваев» от 15 апреля 1905 г. последнее обязывалось приобрести у акционерного общества Саратовских конно-железных дорог всё принадлежащее ему предприятие со всеми правами и обязанностями по контракту от 25 декабря 1885 года. Со стороны Саратовской городской управы договор подписывал городской голова, коллежский секретарь, а от имени Бельгийского общества – инженер, главный директор одесских трамваев Реймонд Леодей²¹. По истечении срока концессии Акционерное общество «Взаимная компания трамваев» обязывалось передать городу безвозмездно и в исправном виде центральную станцию, сеть электрического освещения, устроенные им железные дороги со всеми строениями, мастерскими, передвижным составом²². В соответствии с договором, рассчитанным на 40 лет, саратовская трамвайная сеть должна была включать следующие линии:

1) Б. Горная: по Б. Горной от Затона до Астраханской улицы. Длина этой линии – 2 версты 300 саж.;

2) Московская: по Московской улице от пассажирского вокзала до Казанского взвоза, далее по Казанскому взвозу параллельно Затонской улице по берегу Волги до перевозной пристани в Покровскую слободу. Длина – 4 версты 250 саж.;

3) Константиновская: от угла Б. Горной по Никольской, Константиновской, вокруг сквера на Полтавской площади, по Астраханской до товарной станции и далее на соединение с линией на Дегтярной (Ильинской) площади. Длина линии – 5 верст²³;

4) Сергиевская: от угла Московской по Б. Сергиевской до Никольской, по Никольской, М. Сергиевской, Панкратьевской, вокруг сквера на Полтавской площади, по Царицынской до пассажирского вокзала;

5) Ильинская: от угла Б. Горной по Ильинской, Печальной, Садовой, Б. Сергиевской, через Дегтярную площадь, Солдатскую слободку;

6) Астраханская: от Полтавской площади по Астраханской до православного Воскресенского кладбища;

7) Бабушкинская: с берега Волги от пассажирских паромных пристаней по Бабушкину взвозу, Армянской и Никольской до Пассажа;

8) Александровская: от угла Б. Горной по Александровской до Александровской земской больницы²⁴.

Этот план трамвайных маршрутов постепенно осуществлялся, и к концу октября 1909 г. в Саратове действовали все трамвайные линии.

Кроме них планировалось организовать два круговых соединительных пути: на Театральной площади и у пассажирского вокзала.

Одновременно с постройкой городской сети предполагалось и устройство загородного трамвая протяженностью 12 верст с двумя конечными пунктами – на Трофимовском разъезде и Кумысной поляне. Тариф за проезд устанавливался следующий: внутри вагона за проезд по каждой из линий – 5 коп., за проезд на площадке вагона по линиям 1-й, 6-й, 7-й и 8-й по 3 коп. за каждую линию. Линии 2-я, 3-я, 4-я и 5-я делились для тарифа в 3 коп. каждая на 2 станции, и за проезд по каждой из этих станций на площадке вагона взималось по 3 копейки²⁵.

Плата за проезд по загородным линиям устанавливалась следующая: от Московской площади до станций Кузнецовская, Гуляевская, Тензюгская по 10 коп., до Трофимовского разъезда и далее – 15 копеек. До Кумысной поляны плата устанавливалась при подписании технических условий.

Пассажир имел право на бесплатный провоз ручной клади. Вагоны, которые отправлялись от вокзала и пристани и обратно, должны были иметь особые багажные отделения для перевозки грузов. Дети до шести лет по договору также перевозились бесплатно.

Для учащихся и учащихся в учебных заведениях Саратова и для служащих городского управления устанавливались абонементные книжки на проезд за половинную плату с правом пересадки²⁶.

После 11 часов вечера и до 6 часов утра по всем городским линиям взималась двойная плата,



кроме вагонов у народного театра в саду Сервье, где двойная плата устанавливалась после 12 часов ночи. Максимальные промежутки времени между отходом вагонов на разных линиях составляли 7, 5, 10 и 15 минут. Движение по всем трамвайным линиям осуществлялось при помощи электрической энергии ежедневно и непрерывно, за исключением случаев снежных заносов или ремонта пути.

Тарифы и расписание поездов были опубликованы и вывешены как в вагонах, так и в павильонах.

Скорость движения трамвая в городе составляла не менее 12 и не более 15 верст в час, а вне города – не менее 20 верст в час.

Движение электрического трамвая совершалось летом с 6, а зимой с 7 часов утра и до 10 часов вечера²⁷.

В 1907 г. «Бельгийское общество» развернуло строительство электрического трамвая. Директором саратовского трамвая стал Ю. Ф. де Вильде.

Первый трамвай в Саратове прошел 5 октября 1908 г. по Немецкой улице от железнодорожного вокзала до Волги. По этому поводу «Саратовский листок» писал: «Первый день движения трамвая прошел благополучно. С утра вагоны ходили пустые: выравнивалось движение во времени встречи и остановки вагонов. С 3 часов стали возить за плату. Публика хлынула на “новинку”, вагоны переполнились. Ни уговоры, ни замечания не действуют: мальчики цепляются за буфера и “катаются” в полувисячем положении, подвергаясь страшной опасности. Городская управа уже 9 октября разрешила движение трамвая по всей линии Вокзал – Волга»²⁸. В этот же день за провоз пассажиров на трамвае было выручено 200 руб., 10 октября – 400, 11-го – 300, 12-го – 650 руб. В первый день проехало больше 4000 пассажиров, во второй – больше 8000, в третий – 6000, в четвертый, т. е. 12 октября, в воскресенье – 13 000 пассажиров. В этот день, 12 октября, на обоих концах линии стояли огромные толпы и вагонами «завладевали с бою»; «дальше на всем протяжении линии нельзя было достать ни одного места». Ходило 11 вагонов²⁹.

Саратовский полицмейстер отдал распоряжение, чтобы ломовые и легковые извозчики для приучения лошадей к движению трамвая являлись на Астраханскую улицу³⁰.

В конце октября 1908 г. началось движение по Московской улице. В течение года открылось еще 6 маршрутов. За 5 лет было проложено 9 трамвайных линий, которые привлекали все больше пассажиров. В 1913 г. было перевезено 20 млн человек. С открытием трамвая конка теряла былую популярность. Трамвай отвлек пассажиров от конки, доходность которой «заметно понизилась»³¹.

На страницах газеты «Саратовский листок» появлялись разные заметки о ходе строительства трамвая, происшествий, связанных с ним и т. д.: «... за неправильное движение трамваев по дачной линии на бельгийцев составлены протоколы», «вагон трамвая наехал на телегу», «наскочил на бочку для полива городских улиц»³². В частности, отмечалось, что из-за распространения различных заболеваний эпидемиологическая служба города совершала проверки трамвайного хозяйства. Выяснилось, что вагоны и павильоны находились в сильно загрязненном виде, а директор трамвая не гарантировал соблюдения чистоты в вагонах, так как в договоре это не было оговорено. На 68 трамвайных вагонов к 1913 г. в Саратове имелось всего четыре чистильщика³³.

С 1915 г. на должность кондуктора трамвая стали принимать женщин. Им выдавалась специальная форма³⁴.

Для электроснабжения трамваев, освещения улиц и домов Акционерное общество построило центральную электростанцию, которая на протяжении многих лет, вплоть до 1929 г., т. е. ввода СарГРЭС в эксплуатацию, оставалась единственным источником энергоснабжения предприятий, организаций, учреждений города³⁵.

Период 1914–1917 гг. характеризуется снижением из года в год среднего выпуска вагонов на линию, уменьшением пробега и длины эксплуатационных линий, несмотря на все возрастающую потребность в развитии общественного транспорта вследствие ежегодного роста населения (таблица)³⁶.

В таблице показаны рост из года в год нагрузки на 1 вагон и увеличение количества пассажиров на 1 ваг./км. Если добавить, что ремонт и содержание подвижного состава и путевого хозяйства до этого находились не на должной высоте, а ремонт заключался в смене износившихся деталей, которые в основном привозились из-за границы, то

Трамвайное обслуживание населения г. Саратова в 1914–1917 годы

Показатель	Единица измерения	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.
Длина эксплуатационных линий	км	55	55	59	49
Среднее дневное кол-во вагонов в движении	шт.	62	65	50	47
Перевезено пассажиров	тыс. человек	22 277,0	25 896,0	26 512,0	25 408,0
Пробег	км	3724,0	3170,0	2235,0	1814,0



все это характеризует очень тяжелое техническое состояние всего трамвайного хозяйства.

Всего в 1917 г. в Саратове было в наличии 87 вагонов, из них 69 моторных и 18 прицепных.

Наличие и развитость городского общественного транспорта являются важнейшим аспектом, характеризующим повседневную жизнь людей. В период конца XIX в. – начала XX в. на примере Саратова видно, как один за другим появляются новые виды транспорта, но они не сменяют друг друга, а сосуществуют.

Примечания

- 1 См.: *Пушкарева Н. Л.* «История повседневности» и «история частной жизни»: содержание и соотношение понятий // Социальная история. Ежегодник. 2004. М., 2005. С. 93.
- 2 См.: *Людтке А.* Что такое история повседневности? Ее достижения и перспективы в Германии // Социальная история. Ежегодник. 1998. М., 1999 ; *Пушкарева Н. Л.* Указ. соч. ; *Тяжельникова В. С.* Повседневная жизнь московских рабочих в начале 1920-х годов // Россия в XX веке: люди, идеи, власть. М., 2002 ; *Журавлев С. В., Мухин М. Ю.* «Крепость социализма»: повседневность и мотивация труда на советском предприятии, 1928–1938 гг. М., 2004 ; *Осокина Е. А.* Иерархия потребления. О жизни людей в условиях сталинского снабжения 1928–1935 гг. М., 1993 ; *Журавлев С. В., Соколов А. К.* Повседневная жизнь советских людей в 1920-е годы // Социальная история. Ежегодник. М., 1997 ; *Лебина Н. Б.* Повседневная жизнь советского народа: нормы и аномалии. 1920–1930-е годы. СПб., 1999 и др.
- 3 См.: *Транспорт и городская среда.* М., 1978. С. 6.
- 4 См.: Энциклопедия Саратовского края (в очерках, фактах, событиях, лицах). Саратов, 2002. С. 386.
- 5 *Семенов В. Н.* В старину саратовскую. Саратов, 1994. С. 139.
- 6 См.: Государственный архив Саратовской области (далее – ГАСО). Ф. 90. Оп. 1. Д. 117. Л. 2.
- 7 См.: Саратов в кармане. Путеводитель 1910 г. Саратов, 1910. С. 31.
- 8 *Семенов В. Н.* Указ. соч. С. 140.
- 9 Воспоминания Н. Ф. Иванова. «Рассказы из прошлого» // Земли родной минувшая судьба. Саратов, 2007. С. 207.
- 10 См.: ГАСО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 117. Л. 2 об., 3.
- 11 См.: Саратовский край. Исторические очерки, воспоминания, материалы. Саратов, 1893. Вып. 1. С. 141–142.
- 12 См.: Доклад городской управы об установлении сбора с экипажей и увеличении сбора с лошадей и извозчиков, а также платы за воду. Саратов, 1908. С. 5.
- 13 См.: Маршруты и судьбы. 110 лет саратовскому рельсовому транспорту. Саратов, 1997. С. 6.
- 14 См.: ГАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. № 33. Л. 4 об.
- 15 URL: <http://www.sartram.ru> (дата обращения: 20.03.2011).
- 16 См.: Маршруты и судьбы. 110 лет саратовскому рельсовому транспорту. С. 6–7.
- 17 URL : <http://www.sartram.ru> (дата обращения: 20.03.2011).
- 18 См.: *Семенов В. Н.* Указ. соч. С. 143.
- 19 См.: Маршруты и судьбы. 110 лет саратовскому рельсовому транспорту. С. 9.
- 20 См.: *Семенов В. Н.* Указ. соч. С. 136.
- 21 См.: ГАСО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2339. Л. 1.
- 22 Там же. Л. 9 об.
- 23 См.: Саратовский листок. 1908. № 221 от 11 октября.
- 24 См.: ГАСО. Ф. 25. Оп. 1. Д. 2085. Л. 2.
- 25 Там же. Л. 4.
- 26 Там же. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2339. Л. 2 об.
- 27 Там же. Ф. 25. Оп.1. Д. 2085. Л. 2, 3, 4.
- 28 Саратовский листок. 1908. № 220 от 10 октября.
- 29 Там же. № 223 от 14 октября.
- 30 Там же. № 214 от 3 октября.
- 31 Там же. № 223 от 14 октября.
- 32 Саратовский вестник. 1913. № 145 от 5 июля ; № 160 от 24 июля ; № 169 от 4 августа.
- 33 Там же. № 142 от 2 июля ; № 165 от 30 июля.
- 34 Там же. 1915. № 43 от 22 февраля.
- 35 См.: ГАСО. Ф. Р-210. Оп. 5. Д. 2. Л. 2, 2 об., 3.
- 36 См.: *Чолахян В. А.* Социально-демографические последствия индустриального развития Нижнего Поволжья (конец XIX в. – 1930-е гг.). Саратов, 2008. С. 140 ; ГАСО. Ф. Р-210. Оп. 5. Д. 2. Л. 4.