

МИНОБРНАУКИ РОССИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра отечественной истории и историографии

**Развитие общественного транспорта в г. Саратов  
(конец XIX в. – 1930-е г.)**

**АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ**

студентки 3 курса 321 группы

направления 46.04.01 История «Исторический феномен России: государство,  
общество, регионы»

код и наименование направления

Института истории и международных отношений

наименование факультета

Царенко Юлии Павловны

фамилия, имя, отчество

Научный руководитель:

профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

В.Н.Данилов

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой:

профессор, д.и.н.

должность, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

В.Н.Данилов

инициалы, фамилия

Саратов 2025

**Актуальность темы.** Город Саратов, расположенный на берегу великой русской реки Волги, уже в конце XIX века был важным экономическим и культурным центром Поволжья. Быстрый рост промышленности и торговли способствовал увеличению численности населения, что поставило перед властями серьёзную задачу — обеспечить жителей города удобным и доступным общественным транспортом.

Общественный транспорт играет важную роль в жизни людей, и без него невозможно представить существование современного города. Это было актуально и в начале XX века, когда Саратовская губерния занимала 13-е место по площади среди регионов европейской части России. Саратов, известный как «Столица Поволжья», активно развивался, появлялись новые районы, что затрудняло передвижение пешком. Горожанам требовалось много времени, чтобы добраться из одной точки в другую.

Потребность в общественном транспорте у жителей Саратова возникла ещё во второй четверти XIX века. В то время город простирался вдоль берега Волги от Глебычева оврага до улицы Ильинской (современная улица Чапаева). Идея перемещения людей на большие расстояния стала важной с момента изобретения колеса, и сегодня невозможно найти город, где бы не решался вопрос организации общественного транспорта.

Актуальность настоящего исследования обусловлена необходимостью проведения комплексного анализа исторического развития самой приоритетной сферы в городе — транспортной. В первую очередь, это обусловлено необходимостью понимания исторических этапов формирования городской инфраструктуры, анализа факторов, влияющих на развитие транспортных систем, а также оценки их роли в социально-экономическом развитии города. Изучение этой темы помогает выявить причины современных транспортных проблем и разработать эффективные стратегии их решения, а также сохранить историческую память о градостроительном и транспортном наследии Саратова.

Несмотря на наличие ряда научных трудов, посвященных данной теме, следует констатировать, что они не обеспечивают исчерпывающего охвата всех аспектов проблемы. В частности, остаются лакуны и нерешенные вопросы, требующие более глубокого и детального изучения.

Отмена крепостного права в 1861 году привела к значительному росту населения Саратова и интенсификации социально-экономических процессов в регионе. В условиях урбанизации и развития инфраструктуры возникла объективная потребность в создании системы общественного транспорта, что обусловило появление конно-железной дороги. Однако уже через два десятилетия прогресс не стоял на месте, и на смену конной тяге пришел более прогрессивный вид транспорта — электрический трамвай, ставший символом технического прогресса того времени.

В настоящее время в Саратове наблюдается кризисная ситуация, связанная с состоянием транспортной сети, в первую очередь трамвайной. Хотя на некоторых линиях проведена серьезная реконструкция, но до полного приведения городского трамвая в нормальное положение еще далеко. Исследование исторического контекста развития общественного транспорта позволяет выявить ключевые факторы, определявшие его эволюцию, а также проанализировать причины возникновения и методы решения проблем, с которыми сталкивалась система на различных этапах своего существования. Полученные знания могут быть использованы для разработки эффективных стратегий по сохранению и развитию транспортной сети в условиях современных вызовов.

Изначально в Саратове основным средством передвижения были извозчики, но этот вид транспорта был неудобным и дорогостоящим. В 1885 году в городе появились первые конные трамваи, которые быстро завоевали популярность благодаря своей удобности и доступности. Конные трамваи работали в Саратове до 1918 года, когда начали появляться первые автомобили, но они оставались дорогими и недоступными для большинства горожан.

В начале XX в. началось строительство первых трамвайных линий в Саратове. Первый электрический трамвай начал курсировать по городу в 1908 году, что стало важным этапом в развитии транспортной инфраструктуры. Трамваи стали основным видом общественного транспорта, обеспечивая удобство, скорость и доступность для большинства жителей. Они позволяли легко перемещаться по городу и посещать разные районы.

Развитие трамвайной сети в Саратове шло медленно из-за значительных финансовых затрат на строительство новых линий и модернизацию существующих. В период экономического кризиса 1920–1930-х гг. темпы развития замедлились, но трамвай оставался важной частью транспортной системы города.

Развитию транспортной инфраструктуры Саратова придавалось особое значение, поскольку она являлась не только средством передвижения, но и символом прогресса и модернизации. Именно благодаря транспортным инновациям, таким как появление конки, электрического трамвая и автобусов, город стал динамично развиваться, обеспечивая комфорт и мобильность своим жителям.

В первую очередь стоит разобраться в понятийном аппарате данной проблематики, чтобы понимать специфику предмета исследования и обеспечивает единую терминологическую базу для всей работы. Общественный транспорт — это система регулярного массового перемещения пассажиров, доступная широкому кругу лиц и функционирующая по заранее установленным маршрутам и расписаниям. Включает в себя такие виды транспорта, как автобусы, трамваи, троллейбусы, метрополитены и другие виды коллективного передвижения.

Извозчик — это частный предприниматель, занимающийся перевозкой пассажиров и мелких грузов на личном экипаже. До широкого распространения общественного транспорта извозчики играли важную роль в обеспечении мобильной связи внутри городов.

Конка (или конно-железная дорога) — это вид рельсового транспорта, приводимого в движение тягловой силой лошадей. Конка представляла собой вагон, движущийся по рельсам, который тянули лошади, запряжённые в специальные повозки.

Электрический трамвай — это вид рельсового общественного транспорта, использующий электрическую энергию для приведения в движение вагонов. В отличие от конки, электрический трамвай обладает большей скоростью и вместимостью, а также не требует участия животных в процессе транспортировки.

Автобус — это колесный самоходный моторизованный транспорт, предназначенный для массовых перевозок пассажиров. Автобусы различаются по типу двигателя (бензиновые, дизельные, электрические), вместимости и назначению (городские, пригородные, туристические).

**Объектом** исследования является общественный транспорт в Саратове.

**Предметом** исследования является история развития Саратовского трамвая в конце XIX – начале XX вв.

**Хронологические рамки** исследования охватывают период с конца XIX века до 1930-х годов. Эти годы выбраны не случайно, поскольку именно в этот период в Саратове происходили значительные изменения в развитии общественного транспорта: от первых конных железных дорог до внедрения электрического трамвая и появления первых автобусов. Этот временной промежуток позволяет проследить основные этапы формирования транспортной системы города, а также оценить влияние социально-экономических и технологических факторов на ее развитие.

**Территориальные рамки** работы ограничены границами города Саратова. Это обусловлено тем, что именно в пределах города происходили основные события, связанные с развитием общественного транспорта, строительство маршрутов, внедрение новых видов транспорта и изменение инфраструктуры. Анализ за пределами города, например, в сельских районах или соседних населенных пунктах, не входит в сферу исследования, поскольку

целью является изучение именно городского транспортного комплекса и его влияние на развитие Саратовской агломерации.

**Степень исследования темы.** На сегодняшний день, существует масса исследований, которые позволяют рассмотреть то, как появился в Саратове новый вид общественного транспорта – трамвай. Понимание и представление ситуации, в которой находилась Саратовская губерния и в частности г. Саратов, нам дают общие работы по истории развития Саратовской губернии в конце XIX – начале XX вв.

Историографию исследования на три этапа: дореволюционный, советский и постсоветский. Общей особенностью используемой литературы являлась ее направленность на отражение технико-экономических данных, а сама история транспортных систем рассматривается частично.

Многотомное издание «Очерки истории Саратовского Поволжья (1894-1917)»<sup>1</sup> - представляет собой значительный вклад в изучение истории региона Саратовского Поволжья. Это коллективные монографии, которые описывают регион в разные периоды времени. Изданная в определённый исторический период, она стала важным источником для исследователей, историков и широкого круга читателей, интересующихся историей этого региона.

Три тома, изданные к настоящему времени, включают в себя как социально-экономические, так и культурно-исторические аспекты региона. Авторы стремились представить комплексный анализ исторического развития, опираясь на богатый источниковый материал, архивные документы и ранее опубликованные исследования. Издания помогают систематизировать знания в разных сферах жизни региона.

Одной из самых основательных работ по данной проблематике является изданная в 1997 году книга «Маршруты и судьбы: 110 лет Саратовскому

---

<sup>1</sup> Очерки истории Саратовского Поволжья / Под ред. И.В. Пороха. Т.1. С древнейших времен до отмены крепостного права. Саратов, 1993; Очерки истории Саратовского Поволжья. (1855 - 1894). Т. 2. Часть 1. Саратов, 1995; Очерки истории Саратовского Поволжья. (1894 - 1917). Т. 2. Часть 2. Саратов, 1999; Очерки истории Саратовского Поволжья. (1917 - 1941). Т. 3. Часть 1. / Под ред. Ю.Г. Голуба. Саратов, 2006;

рельсовому транспорту»<sup>2</sup>. Книга представляет собой значимый вклад в отечественную транспортную историю, посвященный развитию и судьбе одного из важнейших видов городского транспорта — саратовскому трамваю. Данная книга рассказывает о том, как развивался рельсовый транспорт в Саратове от основания первой в городе конно-железной дороги, до ситуации с данным видом транспорта в современное время. Стоит отметить, что авторы данной работы привлекали в достаточной степени архивные материалы, фото материалы, воспоминания работников.

Еще одной работой, которая раскрывает проблематику истории электрического общественного транспорта в Саратове является книга под названием «Саратовскому трамваю – 100 лет: городскому электрическому транспорту – альтернативы нет»<sup>3</sup>. Выпущенная в МУП СГЭТ. Авторы книги – два заместителя генерального директора предприятия А.И. Медведев и П.С. Кузнецов. Исторические материалы для книги подготовил И.Ю. Булкин. В ней можно прочитать множество материалов относящиеся к периоду от конки до появления в городе первого троллейбуса.

Недавней работой по изучению истории развития трамвая является труд Лариной Л.А. Гришаниной О.В «Саратовский трамвай в документах и газетных публикациях»<sup>4</sup>. В данной книге отражается общественный транспорт нашего города, ведущий начало с конца XIX в., имеет свою интересную биографию. Верой и правдой он служит саратовцам на протяжении многих десятилетий. Сегодняшним пассажирам сложно представить крытые фаэтоны, пролетки, извозчиков на улицах Саратова, а в зимние время сани, простые или резные. Транспорт был когда-то в большей степени наемный, но встречался и

---

<sup>2</sup> Маршруты и судьбы: 110 лет Саратовскому рельсовому транспорту. Саратов. Изд-во: Кадр, 1997. - 128 с.

<sup>3</sup> Медведев, А.И., Кузнецов, Н.С. Саратовскому трамваю - 100 лет: городскому электрическому транспорту - альтернативы нет. Изд-во: Экслибрист. Саратов, 2008. – 127 с.

<sup>4</sup> Ларина, Л.А., Гришанина, О.В. Саратовский трамвай в документах и газетных публикаций. – Саратов, Саратов: Изд-во Амирит, 2024. – 100 с.

в личном пользовании. И только с 1887 г. по улицам Саратова пошли вагоны конной железной дороги, а в 1908 г. - первые трамваи. Через призму архивных документов и газетных статей мы приглашаем познакомиться с историей развития электротранспорта областного центра. Данный сборник - попытка показать транспорт глазами современников: тех горожан, кто стали первыми пассажирами общественного транспорта, и тех, кто боялся нового трамвая.

Стоит сказать, что многие исследования, которые раскрывают проблему основания и развития электрического транспорта позволяют раскрыть многие аспекты и пути развития общественного транспорта именно в Саратовской области. Ведь существует множество закономерных вещей, которые определяют возможность развития трамвая во многих регионах Российской империи. Например, в работе использовалась история развития Самарского трамвая, соседней губернии с Саратовом. В данной проблеме нам помогает разобраться авторский сайт, посвящённый 105-летию со дня начала работы в Самаре с фото- и видеоматериалами под названием «История Самарского трамвая»<sup>5</sup>.

Одним из исследований по истории Саратовского трамвая является работа Андрея Сурикова «История Саратовского трамвая»<sup>6</sup>, которая помогает познакомиться со схемами движения первого электрического общественного транспорта в городе, историей конно-железной дороги и трамвая до 1917 г. Благодаря автору, можно увидеть открытки, на которых изображен трамвай.

Таким образом, историографический обзор показал, что, несмотря на значительное количество работ, так или иначе затрагивающих проблему истории развития общественного транспорта в конце XIX – начале XX вв. в Саратове, многие ее аспекты нуждаются в дальнейшей разработке, а результаты узкоспециальных исследований требуют обобщения и систематизации. Всё этого говорит о необходимости проведения

---

<sup>5</sup> Новиков П.Ю. История Самарского трамвая [Электронный ресурс] : [сайт] – URL: <https://samtramway.tilda.ws/about> (дата обращения 03.02.2024) – Загл. с экрана – Рус. Яз.

<sup>6</sup> Суриков А. История Саратовского трамвая. Часть 1. [Электронный ресурс] : [сайт] – URL: <http://www.sartram.ru/m2-1.htm> (дата обращения 03.02.2024) – Загл. с экрана – Рус. Яз.



комплексного и всестороннего исследования проблемы становления и развития системы Саратовского общественного транспорта.

Актуальность темы и состояние ее научной разработки определили цель и задачи магистерской работы.

**Цель работы** - выявление ключевых этапов формирования и развития общественного транспорта в Саратове с 1880-х по 1930-е гг., факторов, которые повлияли на эти процессы, а также вклада транспортной инфраструктуры в общее социально-экономическое развитие региона.

Из данной цели вытекают следующие задачи:

- изучить роль извозчиков в городской среде;
- выяснить этапы появления конки, ее устройство и функции;
- рассмотреть пути формирования электрического общественного транспорта;
- исследовать трансформацию трамвайной системы в 1920-1930 гг.;
- рассмотреть появление первых автобусных сообщений и роль переправы в городе.

**Источниковой базой** магистерской работы послужили нормативные и делопроизводственные документы местного характера, периодическая печать и статистические материалы.

Что касается источников, то в данной работе рассматриваются различные источники, освещающие тему развития общественного транспорта в Саратове. Основное внимание уделяется архивным источникам, поскольку они предоставляют уникальные первичные данные, которые позволяют глубже понять тему и эпоху того времени. Используя документы из Государственного архива Саратовской области, мы можем получить доступ к сведениям образования конки, начала формирования и развития электрического транспорта в городе во многие периоды исторического времени. Эти материалы являются особенно ценными, так как представляют собой уникальный материал для исследования. Кроме того,

архивные источники помогут дополнить существующую литературу и предложить новые перспективы на изучаемый вопрос.

Благодаря Фондам Государственного архива Саратовской области, таким как Ф. 173 (Контрагенты Саратовской гор. Управы по постройке и эксплуатации конно-железных дорог в г. Саратове)<sup>7</sup>, в котором раскрываются многие структурные элементы того, как эксплуатировалась «конка», какие были правила пользования, различные статистические данные и многое другое; Ф. 174 (Правление Акционерного общества конно-железных дорог г. Саратова)<sup>8</sup>, главный фонд для ознакомления с различными сферами жизни акционерного общества; Ф. 175 (Бельгийская акционерная компания Саратовских электрических трамваев и освещения), данный фонд раскрывает принцип работы электрического трамвая в г. Саратов, правила использования, правила для кондукторов, а также в данном фонде можно найти материал по возникновению в городе первого освещения улиц, а этот аспект невозможно отделить от темы начала развития электрического общественного транспорта<sup>9</sup>. Эти архивные материалы, можно выявить как шла продвигались события в развитии трамвайного сообщения начиная с конно-железной дорогой.

Неотъемлемую помощь в изучении данной проблематики играют и периодические издания. Источники периодической печати представляют собой печатные издания, публикуемые с определённой регулярностью (ежедневно, еженедельно, ежемесячно и т.д.). Они являются важным источником информации, аналитики, мнений и новостей, служащих для всестороннего освещения различных аспектов общественной жизни. Преимущества источников периодической печати — высокая оперативность и широта охвата, недостатки — возможная субъективность, ограниченность в

---

<sup>7</sup> Смета по эксплуатации конно-железных дорог при полной сети рельсовых путей и при движении вагонов и результаты эксплуатации // ГАСО. Ф. 173. Оп. 1. Ед. хр. 20. Л. 5.

<sup>8</sup> Инструкция кучерам конно-железной дороги в г. Саратов. // ГАСО. Ф. 174. Оп. 1. Ед. хр. 53. Л. 4.

<sup>9</sup> Переписка с городской управой о порядке движения трамваев, осмотре мостовых, прекращении сообщения с Правлением Бельгийской компании в связи с войной и др. // ГАСО. Ф. 175. Оп. 1. Ед. хр. 113. Л. 7.

глубине анализа и ограниченность по времени публикации. Этот тип источников публиковали происходящие в городе события. По публикациям можно узнать, как развивалась жизнь саратовского транспорта. Например, в фельетонах Саратовского листка, выходили новости о ходе строительства и о первых попытках запуска конно-железной дороги<sup>10</sup>. По газетным выдержкам возможно узнать о том какие были маршруты общественного транспорта в городе<sup>11</sup>, по какому расписанию ходил транспорт<sup>12</sup>, какие происходили аварийные и непредвиденные ситуации, связанные с транспортом в городской среде<sup>13</sup>. Газетные заметки в красках рассказывали о том, как протекала жизнь электрического транспорта в городе.

Ряд статистических сборников освещали отдельные показатели деятельности трамвайных предприятий: выручку, протяженность линий и количество перевозимых пассажиров, особенности обеспечивающей инфраструктуры, применяемый подвижной состав, концессионные обязательства городов.

В целом, источниковая база исследования представлена широким кругом архивных и печатных источников, которые можно разделить по видам на: законодательные акты, статистические и справочные материалы, публикации периодической печати. Также привлекались вспомогательные изобразительные источники (фотоматериалы, карты).

**Методология исследования.** Для достижения целей и решения поставленных задач в рамках данной работы использованы как теоретические, так и практические достижения в области исторических исследований и транспортovedения. В частности, применялись результаты исследований в области истории городского транспорта, а также современные подходы к анализу исторических источников.

---

<sup>10</sup> Саратовский листок № 235 от 27 ноября 1905.

<sup>11</sup> Справочник по Саратову. — 1932. [Электронный ресурс] : [сайт] — <https://rusneb.ru/catalog> (дата обращения 06.10.2024) – Загл. с экрана – Рус. Яз.

<sup>12</sup> Путеводитель Саратов в кармане. – Саратов, Саратов: Издание П. Кочергина. 1910.

<sup>13</sup> Правда Саратовского края от 15 декабря 1934.

Историко-описательный метод — позволяет систематизировать и описать этапы развития общественного транспорта в Саратове, выявить ключевые события и тенденции.

Анализ архивных и документальных источников — включает работу с архивными материалами, официальными документами, переписками, газетными публикациями, протоколами заседаний, что обеспечивает достоверность и полноту информации.

Сравнительный метод — используется для сопоставления развития транспортных систем в Саратове с аналогичными городами, что помогает выявить особенности и общие тенденции.

Библиографический и источниковедческий анализ — включает изучение научных работ, монографий, статей и публикаций, посвященных истории транспорта в Саратове и России в целом.

Интерпретационный метод — применяется для осмысления причинно-следственных связей и оценки влияния транспортных изменений на развитие города.

Историко-краеведческий метод — позволяет учитывать локальные особенности, социально-экономические условия и культурный контекст города.

Эти методы обеспечивают комплексный подход к исследованию, позволяют объективно оценить этапы и факторы развития общественного транспорта в Саратове, а также сформировать обоснованные выводы.

Развитие общественного транспорта в Саратове представляет собой сложный и многогранный процесс, отражающий социально-экономические изменения и технологический прогресс города на протяжении более века.

Первым видом общественного транспорта, в городе стала деятельность извозчиков. Их роль в дореволюционном и в начале XX в. в Саратове являлась неотъемлемой и важнейшей частью городской жизни, оставившей глубокий след в его экономике, социальном укладе и культурном облике.

Извозчики долгое время были кровеносной системой городской экономики до появления массового общественного транспорта. Они обеспечивали связь между ключевыми узлами города: вокзалом, портом на Волге, многочисленными торговыми площадями, складами и учреждениями. Без этой гибкой и разветвленной транспортной сети нормальное функционирование крупного губернского центра, каким был Саратов, было бы невозможным. Они выступали не только как перевозчики людей, но и как значимый элемент грузовой логистики, обслуживая торговлю и ремесла.

Начавшись с конных и деревянных железных дорог в конце XIX в., транспортная система города прошла через этапы механизации, электрификации и расширения маршрутов, что значительно повысило мобильность населения и способствовало развитию городской инфраструктуры. Особое значение имели внедрение электрического трамвая и появление первых автобусов, что позволило обеспечить более эффективное и массовое перевозки горожан.

Появление конно-железной дороги (конки) в Саратове в 1887 г. стало знаковым событием, которое оказало многогранное влияние на жизнь города и обозначило важный этап в его развитии.

Запуск конки был прямым следствием и катализатором стремительного роста Саратова как крупного экономического и торгового центра Поволжья. Город остро нуждался в модернизированной и организованной транспортной системе, чтобы связать удаленные районы с центром, вокзалом и портом.

Конка стала решением этой проблемы, заложив основу городского общественного транспорта и упорядочив городское пространство.

С экономической точки зрения, конка стала коммерчески успешным проектом, демонстрирующим привлекательность города для частных инвестиций. Её строительство и эксплуатация бельгийским акционерным обществом свидетельствовали о интеграции Саратова в общероссийские и европейские экономические процессы.

В-третьих, социальное значение конки трудно переоценить. Она сделала город более мобильным и доступным для разных слоев населения. Поездка на конке перестала быть роскошью и стала повседневной практикой для многих горожан, способствуя стиранию географических и, в определенной степени, социальных граней между районами.

Наконец, саратовская конка стала важным технологическим и культурным предшественником. Она не только подготовила инфраструктуру для последующего пуска электрического трамвая в 1908 г., но и изменила само восприятие времени и расстояния жителями, приучив их к регулярному публичному транспорту.

Саратовский трамвай – это уникальное достояние города, которое имеет богатую историю и традиции. Открытие первой линии в 1908 г. стало важным шагом в развитии городского транспорта Саратова. Так, за многие годы, трамвай стал неотъемлемой частью облика города, его жизни, его истории. Как набережные и мосты, стадионы и парки, он вписался в гармонию улиц и площадей. Интенсивно развиваясь, трамвай внёс свой неповторимый ритм в жизнь и историю. Благодаря трамваю жители получили возможность быстро и удобно передвигаться по городу, а экономика получила новый толчок к росту.

С технологической точки зрения, электрический трамвай пришел на смену конке, продемонстрировав стремительный прогресс городской инфраструктуры. Он представлял собой не просто замену одной тягловой силы на другую, а коренную модернизацию всей транспортной системы. Это

свидетельствовало о выходе Саратова на передовой рубеж урбанизации, поставив его в один ряд с такими городами, как Киев и Нижний Новгород, где трамвайное движение также было запущено в первые годы XX в.

Многие годы, саратовский трамвай составлял конкуренцию извозчикам, которые были во многих городах страны единственным средством передвижения пассажиров и грузов. Социальные последствия его появления были огромны. Трамвай, будучи более скоростным, вместительным и дешевым видом транспорта, чем конка или извозчики, стал поистине народным. Он кардинально повысил мобильность горожан, ускорил ритм городской жизни и способствовал активному соединению отдаленных районов с центром.

Период Великой российской революции стал временем глубокого системного кризиса для всего транспортного комплекса Саратова, который из двигателя городской экономики превратился в одну из наиболее уязвимых и проблемных сфер, чье состояние ярко отражало общий крах городского хозяйства. В годы Гражданской войны и послевоенного восстановления транспортная система испытывала трудности, однако уже в начале XX в. она стала важнейшим фактором социально-экономического развития города. На смену организованным видам транспорта произошел вынужденный регресс к архаичным, доведенным до крайности формам. Ключевой характеристикой транспорта этого периода стала его тотальная милитаризация и подчинение логике военного времени. Вагоны и паровозы использовались для переброски войск и транспортировки, речные суда мобилизовывались для военных флотилий. Оставшийся на ходу городской транспорт работал эпизодически и в первую очередь для нужд новых властей, армии и для срочных перевозок стратегических грузов. Транспорт стал инструментом выживания и ведения войны, а не обеспечения нормальной жизнедеятельности города.

Период начала XX в. стал для саратовского транспорта временем сложного и противоречивого восстановления, которое постепенно переросло в

плановую модернизацию, заложившую основу для транспортной системы индустриального города советского образца.

Начало периода (годы НЭПа) было ознаменовано борьбой с последствиями разрухи. Главной задачей стало возрождение базовой инфраструктуры. Был восстановлен и вновь запущен электрический трамвай — ключевой вид городского транспорта. К концу 1920-х г. трамвайная сеть не только достигла довоенных показателей, но и начала расширяться, связав центр с удаленными районами и промышленными зонами. Это стало символом возвращения города к нормальной жизни и заложило основу для роста мобильности населения.

Параллельно шло становление нового, советского вида транспорта — автобусного сообщения. Первые регулярные автобусные маршруты, появившиеся в середине 1930-х гг., стали важным дополнением к трамваю. Автобусы демонстрировали технологический прогресс и были более гибкими для освоения новых маршрутов, где прокладка рельсов была нецелесообразна. Однако их развитие сдерживалось нехваткой машин, запчастей и топлива. На смену дореволюционным извозчикам, как массовому явлению, начали приходить более современные формы. Хотя извозчики еще сохранялись, их роль неуклонно снижалась. Вместе с тем, именно в этот период появляются первые легковые такси, знаменуя собой начало новой эры индивидуальных перевозок, подконтрольных государству.

Конец 1920-х — 1930-е гг. ознаменовались резким поворотом в связи с индустриализацией. Развитие транспорта стало подчиняться четкому плану и потребностям растущей промышленности. Строительство новых заводов (в том числе авиационного и машиностроительных) требовало организации массовых перевозок рабочих. Транспортная система активно развивалась уже не столько для удобства горожан, сколько как важный элемент индустриального механизма.

Таким образом, история развития общественного транспорта в Саратове — это история постоянных инноваций, адаптации к новым условиям и



стремления к улучшению качества жизни горожан. История транспорта Саратова с 1880-х по 1930-е годы — это не просто хронология появления новых видов перевозок. Это масштабная метафора пути большого губернского города от коммерческого центра Российской империи через хаос и разруху к крупному индустриальному центру советского государства. Транспортная система прошла путь от хаотично-рыночной к планово-централизованной, а ее развитие стало одним из ключевых факторов, определивших современный облик и структуру города. Исследование показывает, что транспортная инфраструктура является неотъемлемой частью исторического и культурного наследия города, а ее развитие — залог дальнейшего прогресса и процветания Саратовской области.