**Муниципальное общеобразовательное учреждение**

**Восточно-Европейский лицей г. Саратова**

**Конка и трамвай.**

**К истории создания в Саратове общественного транспорта**

**Научная статья ученицы 8 класса**

**Коровиной Марии**

**Руководитель: Дегтярёва Н.В**.

**В 2018 году исполнилось 110 лет саратовскому трамваю. До этого более 20 лет единственным видом общественного транспорта в городе была конка – конно-железная дорога, представлявшая собой поставленный на рельсы вагон, который тянули лошади. Организация электрического трамвайного движения была важным этапом в развитии города.**

**На рубеже XIX и XX веков Саратов был одним из крупнейших городов Российской империи – промышленным, торговым, культурным центром с населением в 137 тысяч человек. Бурное развитие промышленных предприятий привлекало в Саратов всё больше людей. Достаточно сказать, что по количеству населения наш город был в конце XIX века больше Санкт-Петербурга и Москвы. Территория Саратова увеличивалась, так же, как и численность его населения, и всё острее ощущалась необходимость создания в городе общественного транспорта. В это время в трёх российских городах – Санкт-Петербурге, Москве и Казани уже действовала конно-рельсовая дорога, так называемая конка. С начала 1880-х гг. и саратовская городская управа начала искать варианты создания в городе конно-железной рельсовой дороги.**

**Наконец, 25 декабря 1885 года был заключен «Контракт Саратовского городского управления с саратовскими гражданами гг. Блюммером и Рубинским на устройство рельсовых путей». Контракт был подписан с одной стороны Саратовской городской управой в лице заступающего место Городской Головы И.Я. Славина и членов Управы А.В. Пескова, Ф.Р. Мейера, М.С. Васильева, И.Д. Шиловцева, с другой стороны – кандидатом прав Леонидом Петровичем Блюммером, «действующим за себя и по доверенности титулярного советника Николая Андреевича Рубинскаго»**[[1]](#footnote-1)**. Контракт «внесен в актовую книгу для актов не относящихся до недвижимости имений за 1885 год под № 25 и выдан 31-го Декабря 1885 года. По реестру № 2138».**[[2]](#footnote-2)

**Один из экземпляров этого контракта №2138 хранится в архивах Саратовской областной универсальной научной библиотеки. Внимательное изучение его, даёт представление о том, насколько скрупулёзно муниципалитет подошёл к организации нового для города делу. По самым крупным центральным улицам города планировалось проложить несколько рельсовых путей общей протяженностью около 20 вёрст, т.е. более 20 километров. Право устройства путей и их дальнейшей эксплуатации передавалось предпринимателям Блюммеру и Рубинскому сроком на сорок лет. При этом город безвозмездно представлял территорию для установки конюшен и вагонного парка на углу Московской и Астраханской улиц. А за право эксплуатации рельсовых путей предприниматели обязаны были уплачивать в городской бюджет точно оговоренные в контракте суммы, увеличивающиеся каждое десятилетие. Также говорилось в контракте: «предприниматели вносят при подписании настоящего контракта в обеспечение принятых ими обязательств залог в размере десяти тысяч рублей».**[[3]](#footnote-3) **По истечении 20 лет город имел право выкупить предприятие, а после 40 лет деятельности, говорится в контракте, предприятие должно бесплатно перейти в собственность муниципалитета.**

**В данном контракте точно и полно прописаны мельчайшие детали обустройства и работы конно-рельсовой дороги. Вот лишь несколько примеров: «Рельсы избранного предпринимателями типа укладываются так, чтобы они по улицам и мостам не могли мешать экипажному движению, в виду чего головка рельс не должна возвышаться более трех четвертей дюйма над поверхностью мостовой или мостового настила с внутренней стороны, а с внешней стороны должна быть наравне с поверхностью мостовой».**[[4]](#footnote-4) **Также договор устанавливал определенные цены на проезд: в вагоне – 5 коп, на площадке – 3 коп. за станцию. Оговаривался и график действия этого тарифа: летом с 7 часов утра до 10 часов вечера, зимой – с 8 часов утра до 8 часов вечера, а в остальное время должна была взиматься двойная оплата проезда. Бесплатно пользоваться конкой могли лишь полицейские, находящиеся при исполнении служебных обязанностей.**

**Эти и многие другие детали контракта говорят, во-первых, об уверенности городских властей в долговременном поступательном развитии города. Во-вторых, совершенно очевидно, что контракт рассчитан на ознакомление с ним широкого круга общественности, это подтверждается тем, что он был издан достаточным тиражом, на плотной, качественной бумаге в виде брошюры и представлен в городской библиотеке, где с ним мог ознакомиться любой желающий горожанин. И в-третьих, такая публичность договора говорит, как нам кажется, об очень важной черте городского самоуправления конца XIX века, а именно: надлежащее исполнение важного для города дела мог контролировать с документом в руках любой горожанин. «Дума подробно оговорила в соглашении право «хозяйственного надзора» за деятельностью конки»**[[5]](#footnote-5)**, – пишет саратовский историк М.В. Зайцев в книге «Саратовская городская дума (1871 – 1917)». Эта книга представляет наибольший интерес при изучении темы саратовского городского транспорта, поскольку в своей работе автор, опираясь на большой массив архивных документов, даёт оценку деятельности думы в разных сферах городской жизни, в том числе, касается и благоустройства города, развития городского транспорта. В нашей статье мы неоднократно будем обращаться к этому источнику.**

**Движение конно-железной дороги открылось в Саратове 1 мая 1887 года по улице Московская от Старо-Соборной (ныне Музейная) площади до железнодорожного вокзала и улице Большая Сергиевская (ныне ул. Чернышевского) от Старо-Соборной площади до Александровской (ныне Ильинская) площади. Далее были введены в строй «Константиновская» линия – от Московской по Никольской (ныне ул. Радищева) и Константиновской (ныне ул. Советская) до товарной станции РУЖД и «Ильинская» линия – от Ильинской площади до улицы Московской. «К 1895 году общество продлило «Константиновскую» линию по Астраханской до новой товарной станции, «Сергиевскую» довело до Солдатской слободки, а на Московской проложило второй путь от Ильинской до Старо-Соборной площади»**[[6]](#footnote-6)**, – сообщает М.В. Зайцев со ссылкой на архивные документы.**

 **Популярность и востребованность конки росла год от года. В книге «Маршруты и судьбы», посвященной 110-летию городского рельсового транспорта, приводятся такие цифры: в 1893 году было перевезено 2 млн. 579,5 тыс. чел., в 1896 – 3 млн. 452 тыс., в 1900 – 5 млн. 473 тыс.**[[7]](#footnote-7) **В 1901 году протяженность рельсовых путей в Саратове составляла уже более 19 верст, и Акционерное общество конно-железных дорог обратилось, как отмечает М.В. Зайцев, к муниципалитету с просьбой дать разрешение на прокладку новых линий.**[[8]](#footnote-8)

**Таким образом, социально-экономическое развитие Саратова и успешную эксплуатацию конно-железных дорог можно считать двумя первыми предпосылками появления в нашем городе трамвайного движения. Третьей предпосылкой является электрификация города.**

**Первые шаги к электрификации были предприняты в Саратове в 1880 году. А в конце 1890-х гг. в Саратовскую городскую управу начали поступать различные предложения о создании в городе системы электрического освещения, при этом некоторые проекты включали в себя и организацию трамвайного движения – очень популярной в те годы технической новинки.**

**Но в это время мощность существовавшей в городе установки по выработке электрического тока составляла всего 15 кВт, для трамвая такое количество энергии было очень мало. И лишь через 8 лет в городском театре была установлена 25-киловатная установка, а в дальнейшем на территории Александровского ремесленного училища появилась электростанция постоянного тока, и количество электроэнергии увеличилась уже до 60 кВт. И всё равно для организации движения электрического городского транспорта этого объема электрической энергии было мало.**

**С другой стороны, существование конки оставалось препятствием для создания трамвая… И в этой ситуации, как нельзя более кстати, оказалось предложение Бельгийского анонимного общества «Взаимная компания трамваев», первые контакты с которой начались уже в 1903 г. Бельгийцы достигли предварительного соглашения с Обществом конно-железных дорог о продаже ей предприятия, если городские власти согласятся выдать им концессию на устройство в Саратове трамвайного движения и электрического освещения. Такой вариант устроил всех.**

**Вполне вероятно, что свою роль в принятии саратовскими властями такого решения сыграл и тот факт, что со стороны бельгийцев выступал человек, уже имевший опыт в организации трамвайного движения – инженер, бельгийский подданный, главный директор Одесских трамваев Реймонд Леодей. Именно он, «действующий от Взаимной Компании трамваев Анонимного общества, имеющего местопребывание в Бельгии, в городе Брюсселе, по доверенности»**[[9]](#footnote-9) **15 апреля 1905 года подписал договор с Саратовским Городским Управлением. Этот договор «по переустройству существующей конно-железной дороги на электрический трамвай, устройству новой сети трамваев и электрического освещения …»**[[10]](#footnote-10) **в качестве основополагающего условия предписывал Бельгийскому Акционерному обществу «немедленно… приобрести у Акционерного Общества Саратовские конно-железные дороги всё принадлежащее последнему предприятие со всеми правами и обязанностями по контракту 25 декабря 1885 г.»**[[11]](#footnote-11)

 **Договор с бельгийцами также сохранился в архивах Саратовской областной универсальной библиотеки. При сравнении его с Контрактом 1885 года становится очевидной преемственность этих документов в той части, которая касается организации общественного городского транспорта в Саратове: в договоре 1905 года практически полностью дублируются пункты, касающиеся условий эксплуатации городских железных дорог. Исключение составляет только отмена ежегодной платы предприятия городу, осуществлявшейся в соответствии с 25-м параграфом Контракта 1885 года.**

**18 марта 1907г. конка была официально передана бельгийскому обществу.**

**Сравнительный анализ двух архивных документов показывает, что трамвай как общественный городской транспорт – логическое продолжение саратовской конки, первые трамвайные маршруты проходили по тем же самым рельсовым путям. Об этом напрямую говорилось и в договоре 1905 г. «Существующие конно-железные пути в Саратове впредь до полного устройства трамвая, согласно условиям сего договора, эксплуатируются на условиях контракта 25 декабря 1885г. …»**[[12]](#footnote-12)**.**

**Рассмотрев вопрос о развитии трамвайной сети в окончательном виде, Саратовская городская дума запланировала создание в городе 9 трамвайных линий. Для осуществления этого плана** в августе 1907 года углу улиц Астраханской и Большой Казачьей бельгийской компанией было начато **с**троительство первой «большой» дизельной электростанции постоянного тока. По окончанию строительства её мощность достигала 3200 лошадиных сил, это позволяло организовать освещение центральных улиц, движение трамваев, также на постоянной основе электроэнергию поставляли предприятиям и частным лицам.

Вся деятельность бельгийцев по организации электрического освещения в Саратове также подробно прописана в договоре Саратовского Городского Управления с Обществом «Взаимная Компания трамваев». Но поскольку анализ данной части этого договора не входит в сферу нашего исследования, остановимся лишь на пунктах, прописывающих условия содержания, установки трамвайных рельс и эксплуатации трамваев. В договоре зафиксировано время начала и окончания движения по разным линиям, его интервал и ответственность предпринимателей за нарушение этих условий в виде штрафов, налагаемой городской управой. Оговаривается надзор со стороны города за состоянием сооружений, подвижного состава и путей. Также прописано право городских властей требовать всех необходимых исправлений, подкрепленное денежной ответственностью концессионеров. На предпринимателей же возлагалась ответственность за возможный ущерб, нанесенный частным лицам и учреждениям при устройстве или эксплуатации оборудования. Во многом, как мы указывали выше, эти условия повторяют те, что были прописаны в Контракте, касающемся создания конки.

После сравнения контракта 1885 г. и договора 1905 г. становится очевидно, что первые трамвайные линии в Саратове полностью совпадали с линиями конки. Сравнение схемы движения конки и описание первых маршрутов трамвая подтверждает это.

**Пробный пуск первого трамвая состоялся 5 октября 1908 г. По маршруту «Вокзал – Пристань». «Он шел от железнодорожного вокзала по Московской ул., поворачивал направо на Астраханскую, с неё – налево на Михайловскую (ныне ул. Вавилова) (этот короткий участок действует до сих пор, являясь самым старым из существующих поныне), далее практически по прямой: по главной улице города – Немецкой, мимо Консерватории и парка Липки, по Армянской (ныне ул. Волжская) и по Полицейской (*ныне Октябрьская – КМ* ) до Миллионной (*ныне Набережная Космонавтов – К.М.*) на самом берегу Волги».[[13]](#footnote-13)**

**10 октября был составлен официальный акт об открытии трамвайного движения»[[14]](#footnote-14). К ноябрю 1909 г. общее количество линий достигло девяти. Как пишет в своем блоге саратовский краевед Денис Жабкин, «**с момента запуска в Саратове конки маршруты номеров не имели. То же самое было и после того, как конку сменил трамвай. Маршруты называли линиями: "Горная линия", "Московская линия" и т.д. Ещё в старых (*советских – К.М*.) адресных книгах и справочниках встречаются фразы "Трамвай по Советской", "Трамвай по Московской" и т.д. На маршруто-указателях так же значились лишь направления. Потом маршруты "на столичный манер" пронумеровали.»[[15]](#footnote-15) В адрес-справочнике "Весь Саратов" за 1916 год приводится схема трамвайных маршрутов с их описаниями.

**С вводом в строй 9-й трамвайной линии протяженность сети составила 35.2 км. За 1909 год трамвай перевёз 11 011 702 пассажира, а выручка от продажи билетов составила 414 318 рублей**

**В 1910 году была открыта десятая Дачная линия саратовского трамвая. Её предшественницей является** Астраханская (кладбищенская) линия, которая существовала с 18 августа 1909 года и проходила по улице Астраханской от угла улицы Московской до Воскресенского кладбища. Кладбище в то время находилось за границами города. И, казалось бы, зачем продлевать маршрут трамвая за город? Но саратовцы в те годы очень любили в теплое время выезжать на отдых в лесной массив, в котором было построено много дач, обыватели часто отправлялись на воскресные прогулки к родникам, которых множество на склоне гор. А также ездили в расположенное на Кумысной поляне кумысное хозяйство за славящимся лечебными свойствами молоком кобылиц. Татары издревле пасли на этом плато лошадей, а предприниматель Аитов создал даже уникальный лесной санаторий, главным лечением в котором был свежий лесостепной воздух и лечебный кумыс. Так что неудивительно, что бельгийцы решили провести на Кумысную поляну дополнительную, не оговоренную первоначальным планом, однопутную трамвайную линию с несколькими разъездами.

Дачный трамвай – или, как его называли в то время в народе, «Туда-сюда» – ходил с мая по сентябрь и пользовался большой популярностью у саратовцев. Трамвай каждый час с утра до вечера отправлялся на Кумысную поляну от городского театра (нынешняя конечная троллейбуса №3) и от Московской площади (перекресток Астраханской и Московской). Таким образом, не смотря на то, что Десятая дачная линия не была круглогодично полностью востребована, это был самый протяжённый саратовский трамвайный маршрут. На представленной карте можно увидеть, что он был значительно длиннее проходящей по суше границы Саратова тех лет.

К сожалению, маршрут **на Кумыску просуществовал всего несколько лет. После Октябрьской революции кумысное хозяйство Аитова, а с ним и уникальный лесной санаторий были ликвидированы, и эксплуатация конечного участка Десятой линии потерял свою необходимость. В 20-е – 30-е годы городскому трамвайному хозяйству было не под силу обслуживать и более значимые линии. «**Участок выше 10-й Дачной последний раз был использован в 1920-х годах для перевозки элементов радиостанции РВ-3 (первой в СССР нестоличной широковещательной станции, установленной на самой высокой точке Кумысной поляны)»[[16]](#footnote-16), - сообщает Денис Жабкин. Позже рельсы были разобраны и послужили материалом для укладки новых маршрутных линий в других районах города. Но движение трамваев из центра города в сторону Дачных поселков осуществлялось по-прежнему, уже круглогодично, настолько востребовано, что в 1927 году на перекрестке улиц Московская и Астраханская был даже построен специальный «трамвайный вокзал».

 **Дачная линия, созданная бельгийской** «Взаимной Компанией трамваев» служит саратовцам до сих пор, хотя и используется другими маршрутами – 3-м, 4-м, 6-м, 11-м. На её историческое прошлое указывают и сохранённые топонимы – названия остановок: Первая дачная, Вторая дачная, Третья… и так далее до Десятой дачной.

**Истории Дачной линии саратовского трамвая посвящён снятый автором документальный фильм** <https://yadi.sk/i/b-Gl-5VrvgDSWA> **, в основу которого легли факты и события, полученные в ходе исследования, послужившего основанием и для данной статьи.**

**Список использованных источников и литературы**

**Источники:**

**Контракт Саратовского городского управления с гг. Блюммером и Рубинским на устройство рельсовых путей. – Саратов, 1885.**

Договор Саратовского Городского Управления с Бельгийским Анонимным Акционерным О-вом «Взаимная Компания трамваев». – Саратов, 1905.

Схемы маршрутов конки и трамвая г. Саратова.

**Публикации и интернет-ресурсы:**

**Зайцев М.В. Саратовская городская дума (1871-1917). – Саратов, 2017.**

**Маршруты и судьбы. 110 лет Саратовскому рельсовому транспорту. – Саратов, 1995.**

**Омнибус. Газета о пассажирском транспорте //** <http://www.omnibus.ru/arhiv/1-2_2009/arhivarius>

Блог Дениса Жабкина про жизнь, про Саратов, про путешествия // <https://djhooligantk.livejournal.com>

[https://ru.wikipedia.org/wiki/Саратовский\_трамвай](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9)

 Максимов Е.К. Имя твоей улицы. – Саратов: «Приволжское издательство», 2007.

1. **Контракт Саратовского городского управления с гг. Блюммером и Рубинским на устройство рельсовых путей. Саратов, 1885**. [↑](#footnote-ref-1)
2. Там же. [↑](#footnote-ref-2)
3. **Там же.** [↑](#footnote-ref-3)
4. Там же [↑](#footnote-ref-4)
5. **Зайцев М.В. «Саратовская городская дума (1871-1917). С. 224.** [↑](#footnote-ref-5)
6. Там же. [↑](#footnote-ref-6)
7. Маршруты и судьбы: 110 лет городскому рельсовому транспорту. С. 9. [↑](#footnote-ref-7)
8. **Зайцев М.В. «Саратовская городская дума (1871-1917). С. 225.** [↑](#footnote-ref-8)
9. Договор Саратовского Городского Управления с Бельгийским Анонимным Акционерным О-вом «Взаимная Компания трамваев». Саратов. 1905. [↑](#footnote-ref-9)
10. Там же. [↑](#footnote-ref-10)
11. Договор Саратовского Городского Управления с Бельгийским Анонимным Акционерным О-вом «Взаимная Компания трамваев». [↑](#footnote-ref-11)
12. Там же. [↑](#footnote-ref-12)
13. http://www.omnibus.ru/arhiv/1-2\_2009/arhivarius/ [↑](#footnote-ref-13)
14. Там же [↑](#footnote-ref-14)
15. https://djhooligantk.livejournal.com/90898.html [↑](#footnote-ref-15)
16. https://djhooligantk.livejournal.com/600340.html [↑](#footnote-ref-16)