

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Сидорчук И.В., Ульянова С.Б. Роль транспорта в повседневности жителей пригородов Петрограда/Ленинграда в 1920–1930-е гг // Genesis: исторические исследования. 2025. № 10. DOI: 10.25136/2409-868X.2025.10.75842
EDN: FLBVZO URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=75842

Роль транспорта в повседневности жителей пригородов Петрограда/Ленинграда в 1920–1930-е гг.

Сидорчук Илья Викторович

ORCID: 0000-0001-9760-2443

доктор исторических наук

профессор; Гуманитарный институт; Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

195251, Россия, г. Санкт-Петербург, Калининский р-н, ул. Политехническая, д. 29 литер Б



✉ sidorchuk_iv@spbstu.ru

Ульянова Светлана Борисовна

ORCID: 0000-0003-2059-6430

доктор исторических наук

профессор; Гуманитарный институт; Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

195251, Россия, г. Санкт-Петербург, Калининский р-н, ул. Политехническая, д. 29 литер Б



✉ oulianova@mail.spbstu.ru

[Статья из рубрики "История науки и техники"](#)

DOI:

10.25136/2409-868X.2025.10.75842

EDN:

FLBVZO

Дата направления статьи в редакцию:

10-09-2025

Аннотация: К настоящему моменту тема субурбанизации является неотъемлемой составляющей дискуссий о потенциале развития крупных городов. Санкт-Петербург, окруженный большим количеством пригородов, уникальных по своей исторической судьбе, в данном случае не является исключением. Комплексная оценка вопроса

требует внимания к их прошлому, особенно через анализ специфики повседневности жителей. В частности, речь должна идти в том числе и о такой ее составляющей, как транспортная инфраструктура, оценке влияния которой на конфигурацию практик населения пригородов Петрограда / Ленинграда в 1920–1930-е гг. посвящено настоящее исследование. Оригинальность полученных результатов во многом обеспечивается привлечением широкого спектра источников, включая неопубликованные материалы о работе горсоветов и партийных организаций пригородов, периодику, эго-документы, отчеты горсоветов и наказы избирателей им. В исследовании широко использовались историко-антропологические методы, которые позволили реконструировать особенности мировосприятия жителей пригородов через обращение к рутинной деятельности и быту. Методологические ориентиры работы также связаны с социальнофилософской теорией практик, согласно которой они конституируют и воспроизводят идентичности или «раскрывают» основные способы социального существования. В результате удалось установить, что модернизация пригородного сообщения позволяла существенно увеличить радиус мобильности, а транспортная доступность оказывала принципиальное влияние на качество жизни и готовность поселиться за городом. Для населения пригородов транспорт был жизненно важен – для поездок на работу, за продуктами и другими товарами, ради решения вопросов в городских бюрократических инстанциях и пр. При этом на протяжении всего периода сохранялась масса проблем: малое число поездов и условия поездок в них, неудачное расписание, преступность на транспорте и привокзальных территориях, высокая стоимость билетов и др. Развитие маятниковой миграции увеличивало значимость и болезненность нерешенности этих транспортных затруднений. Также показательным является то, что работа по их решению скорее была связана с активным освоением пригородов как мест отдыха для ленинградских трудящихся и гостей города и удовлетворением их пожеланий, а не местного населения.

Ключевые слова:

транспорт, повседневность, советское общество, железная дорога, пригороды, автобус, Петергоф, Детское Село, Ораниенбаум, миграция

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 25-28-20042, <https://rscf.ru/project/25-28-20042/> и гранта Санкт-Петербургского научного фонда, проект № 25-28-20042

Одним из последствий научных прорывов XIX – начала XX в. стало проникновение в человеческую повседневность современных транспортных технологий. Качество жизни отныне все больше определялось именно через доступ к ним и во многом определяло специфику трансформации городского пространства и судьбу отдельных территорий страны. Императорский Санкт-Петербург не был исключением, более того, именно столица оказывалась зачастую наиболее вероятным местом для старта технологических инициатив. Спустя несколько десятилетий после строительства первой в стране железной дороги на поездах можно было добраться до большинства самых красивых пригородов. Важным фактором их территориального и экономического роста был и особый статус Царского Села, Гатчины и Петергофа как «дворцовых городов» и соответствующие преимущества, включая высокое финансирование транспортной инфраструктуры, что благотворно сказывалось не только на жизни членов императорской семьи, но и простых жителей [1]. Железная дорога способствовала

зарождению дачной культуры и позволила быстро открыть и «освоить» многие территории губерний, которые до этого были малоизвестны публике [\[2, с. 216-219\]](#). Одновременно быстрое развитие транспорта вело к постепенной демократизации как загородного, так и курортного отдыха, так как затраты на дорогу отныне стали существенно ниже [\[3, с. 66\]](#).

Ситуация кардинально поменялась после революции, когда разруха, отсутствие средств не только на закупку нового, но подчас и ремонт существовавшего транспорта, а также дорог, миграция или гибель большого числа обитателей престижных дачных мест, не говоря уже о владельцах усадеб, нарушила привычный уклад. Тем не менее, как местное население пригородов, так и жители Петрограда / Ленинграда, не перестали зависеть от транспортных технологий. В настоящей статье внимание сконцентрировано на вопросе о степени влияния транспортной системы на пригородную повседневность в 1920–1930-е гг. и том, как она формировалась и определяла ее специфику. Достаточно широкие хронологические рамки связаны с тем, что данный межвоенный период целесообразно выделить как цельный этап в развитии пригородов. Также это позволяет продемонстрировать динамику эволюции транспортной инфраструктуры, вызовов и предлагаемых путей решения проблем, с которыми сталкивалось население.

Статья построена по принципу последовательного внимания к наиболее принципиальным моментам, связанным с влиянием транспорта на повседневность жителей пригородов. Проанализирована специфика железнодорожного транспорта,являвшегося в данное время основным, альтернативные виды транспорта, приведено сравнение качества жизни загородных территорий с высокой и низкой транспортной доступностью. Затем показаны основные проблемы, с которыми сталкивались жители – зависимость от расписания, траты на билеты, низкая степень комфорта и преступность на объектах транспортной инфраструктуры.

Источниковую основу исследования составили архивные материалы, содержащие сведения о работе горсоветов и партийных организаций пригородов, а также загородных музеев и парков. Кроме этого, широко использовалась периодика, привлекались эндо-документы, справочные издания, отчеты горсоветов и наказы избирателей им. В работе применялись такие методы исследования источников как дискурсивный, культурологический и качественной интерпретации.

Для достижения поставленной цели авторы обратились к комплексу различных исследовательских методов и подходов. Так, среди использованных общенациональных методов можно назвать исторический, анализа и описания. Среди специально-исторических методов стоит выделить социокультурный подход, позволивший изучить повседневные практики как часть трансформированной политической культуры и пространства. Сравнительно-исторический метод дал возможность, опираясь на принцип аналогии, сравнить последовательные события ради реконструкции прошлого и уяснения принципиальных моментов временной эволюции объекта и добиться его комплексного изучения. Проблематика, характерная для исследований по истории повседневности, предопределила обращение к «новой городской истории», в рамках которой город понимается как организм и антропологический феномен, а также коммуникативное пространство, на формирование и развитие которого влияет в том числе и транспортная инфраструктура. Внимание к социальной истории техники предопределило обращение к ряду положений акторно-сетевой теории, рассматривающей технические средства как действующие единицы социальных отношений. Также была использована концепция доместикации технологий Р. Сильверстоуна для объяснения процесса рутинизации

технологий в повседневности.

Говоря об историографии вопроса, можно отметить, что история городского и пригородного общественного транспорта только начинает утверждаться как одно из направлений в историографии. Немногочисленные исследования встраиваются в проблематику истории повседневности, истории науки и техники, локальной истории [4; 5; 6; 7; 8]. Стоит также отметить внимание городской антропологии к изучению пространственных перемещений горожан [9; 10; 11]. При этом вопросы транспорта в контексте городской повседневности попадают в центр внимания преимущественно исследователей прошлого крупных городов [12; 13; 14 и др.]. Это определяет актуальность обращения к теме на примере пригородов.

В рассматриваемый период основным и самым массовым видом транспорта, соединявшим город и пригороды, был железнодорожный. Ходили поезда сравнительно часто, хотя примерно в два раза реже чем в наши дни. Например, летом с Балтийского вокзала до Ораниенбаума (едет через Петергоф) около 20 поездов в день, с Витебского в Павловск и Поселок (едет через Детское Село) чуть меньше. При этом, в отличие от сегодняшнего времени, первые утренние поезда отправлялись сравнительно поздно, в восьмом, а то и девятом часу. То же можно сказать и о вечерних – в 1930 г. из Ленинграда последний отходил в 1 ч. 45 мин., а из Петергофа – в 00 ч. 28 мин. [15; 16, л. 26]. До Петергофа поезд шел 52 мин. (сейчас около 40 мин.), до Ораниенбаума – 1 ч. 12 мин. [16, л. 26]. Проезд в том же году до Петергофа составлял 50 коп. [16, л. 26]. До Детского Села обратный билет стоил 70 коп., поезд шел 40 мин., до Слуцка (Павловска) – 80 коп. и поезд шел на 10 мин. дольше [17, с. 5]. В середине 1930-х гг. летом по выходным запускали дополнительные маршруты для многочисленных посетителей дворцово-парковых ансамблей. Для массовых экскурсий в этот период профсоюзами могли заказываться даже целые поезда [18, с. 364].

От Нарвской заставы до Стрельны можно было доехать на Оранеле – трамвае Ораниенбаумской электрической линии. Ее строительство началось до революции и изначально линию планировали довести до Ораниенбаума (отсюда и название), однако в период Гражданской войны недостроенный участок был разобран и впоследствии ее решили не завершать. Тем не менее, это был важный опыт использования электрического железнодорожного транспорта для пригородных сообщений. Первые «электрички» были пущены весной 1933 г. от Балтийского вокзала до Лигово, а в сентябре 1935 г. была принята в эксплуатацию электролиния до Ораниенбаума [19]. Это позволило существенно сократить время в пути.

В некоторые пригороды, например тот же Петергоф, Кронштадт или Шлиссельбург, можно было добраться по воде. Правда, ходили пароходы намного реже, стоило это дороже и занимало намного больше времени. Например, в Кронштадт в 1926 г. ходило только два парохода в день. Как и в случае с поездами, их число могли увеличивать ради туристов и дачников [20].

Автобусное сообщение в Ленинграде возобновилось только в 1926 г., а организацию маршрутов в пригороды стали активно обсуждать в начале 1930-х гг. В частности, это было заявлено одним из пунктов Проекта мероприятий по увеличению посещаемости Петергофских музеев, составленного в феврале 1931 г. [21]. В 1932 г. от Ленинграда уже можно было доехать на автобусе до Сестрорецка и Курорта, стоимость билета

составляла 3 руб. [\[22, с. 45\]](#). С 1933 г. стал ходить автобус с Финляндского вокзала в Колтуши и от Гостиного Двора в Шувалово [\[23, с. 427–428\]](#). С 1934 г. – от «Электросилы» в Детское Село, а от Гостиного Двора в село Мурино. В дни отдыха, также от Гостиного двора, ходили автобусы «Экспресс» по маршрутам Ленинград – Сестрорецк – Курорт, в Детское Село и в Петергоф [\[24, с. 404–408\]](#). Во второй половине 1930-х гг. летом их число увеличили для удобства отдыхающих ленинградцев [\[25; 26\]](#). На личных автомобилях в пригороды ездили преимущественно немногочисленные представители советской элиты [\[27, р. 48\]](#). Можно было воспользоваться грузовой попуткой, но автотранспорта в целом за городом было мало. Например, в 1931 г. Ораниенбаум совсем не имел машин, в 1932 г. – 6 машин, в 1933 г. – одну легковую и 9 грузовых, в 1934 г. – 39 машин [\[28, с. 24\]](#). Не стоит также забывать про все еще сохранявшийся гужевой транспорт, хотя обеспечить пассажиропоток он, конечно, не мог.

При этом наличие или отсутствие транспортной доступности для пригородных мест играло принципиально важную роль, учитывая более протяженные, чем в городе, расстояния, которые подчас требовалось преодолевать. Например, в 1939 г. директор Петергофских дворцов и парков П. А. Конопелько обратился к секретарю Ленсовета К. А. Зиминой с докладной запиской, в которой объяснял необходимость приобретения легковой машины, так как территория парка очень большая, и это просто насущная необходимость [\[29\]](#).

Обделенные вниманием и финансированием дорог и транспортной инфраструктуры пригороды, а особенно их окраины, представляли собой плачевное зрелище, например, рабочий поселок Лобовка, расположавшийся в районе Сосновой Поляны, то есть между Автово и Стрельной. В середине 1930-х гг. он выглядел следующим образом: «От завода до трамвайной остановки на протяжении километра лежит ровное, гладко вымощенное шоссе. Но по этому шоссе не попасть в рабочий поселок Лобовку, расположенный тут же на пригорке. У остановки шоссе обрывается и начинаются ямы, выбоины и ухабы». Осенью и весной непролазная грязь, в которой «вязнут машины, теряют галоши люди». Рабочим поэтому приходится ходить домой в обход, по скользким шпалам железнодорожной ветки [\[30\]](#). Несмотря на сравнительную близость и к Ленинграду, и к достаточно развитым пригородам, подобная труднодоступность транспорта вела к деградации и поселка и его жителей: «Неподалеку от свинарника стоит низкий дом. По внешнему виду он трудно отличим от свинарника; он также выстроен из старых шпал. Это общежитие, в котором живет 30 кадровых рабочих завода. <...> Живущих там рабочих заедают клопы и муравьи. В хорошую погоду, спасаясь от насекомых, рабочие спят на улице». Дети предоставлены сами себе, их любимое развлечение – хулиганство, например, цепляться за проезжающие машины [\[30\]](#). М. А. Новикова (1915 г. р.), впоследствии работавшая поваром, вспоминала свое детство в Лигово (с 1960-х гг. в черте города), который тогда был бывший дачным поселком к юго-западу от Ленинграда, рядом с Сосновой Поляной. В первой половине 1930-х гг. она обучалась в школе, но смогла окончить только 8 классов. Причина была проста – в школу надо было ходить пешком, а не у каждого ребенка в ее семье была обувь: «Тогда и ходить не в чем было. Сапог не было. Мы ждали друг друга. Кто-нибудь придет, я уже на пути: “Дай ботинки!” И побежала в школу. Я приду – Танька меня ждет. Знаете, вот так все время» [\[31, с. 189\]](#).

Если брать другие, более благополучные пригороды, то и там зачастую ситуация оставляла желать лучшего. Так, с началом индустриализации большое внимание уделялось Колпино, градообразующим предприятием которого был Ижорский завод. Его многотиражная газета, «Ижорец», в ноябре 1929 г. сообщала следующую новость: «В

рабочем поселке имени Х октября третий год к домам не подъехать не подойти. Нельзя подвести дров и прочую кладь. Лошади вязнут в грязи. Дрова приходится носить на своем горбу» [\[32\]](#). Когда стахановцам завода дали землю под строительство индивидуального жилья на Московской улице, оказалось, что туда «ни проехать, ни пройти – всюду грязь, ухабы». В результате рабочим пришлось таскать стройматериалы буквально на себе. Причем, когда дома все-таки были достроены, проблема дороги так и не была решена [\[33\]](#). Неудивительно поэтому, что инженеры и мастера Ижорского завода комментировали принятый в 1935 г. план реконструкции Ленинграда следующими словами: «За 18 лет существования власти рабочих пригород города Ленина стал неузнаваем. Сейчас он должен в корне преобразиться. Красивейшие жилые дома, цветущие парки, асфальтированные проспекты, театры, клиники, автобусные и трамвайные магистрали, телефоны и музей – прекрасные, радующие – в изобилии вырастут на недавно еще пустынных окраинах. <...> Нужно, чтобы Колпино было связано с Ленинградом усовершенствованной сетью шоссе, трамвайных и авто-магистралей» [\[34\]](#).

Вопрос транспорта становился все более актуальным по мере роста населения пригородов. В 1920-е гг. оно, как и в Петрограде/Ленинграде, постепенно восстанавливалось после резкого падения в период Гражданской войны. Например, в Детском Селе в 1924 г. числилось 8713 чел., а в 1926 г. – 11599 чел. [\[35, л. 12 об.\]](#). Одной из причин роста был квартирный кризис в Ленинграде, что вынуждало рабочих и служащих искать жилье за городом, откуда они ежедневно добирались до центра агломерации [\[36\]](#). Многочисленные дачи теперь использовались для круглогодичного проживания как теми, кто смог их сохранить в неразберихе муниципализации, а затем и демунципализации, так и их новыми обитателями [\[36, р. 196–198\]](#). С началом индустриализации и коллективизации этот процесс ускорился преимущественно за счет массово мигрирующего в города сельского населения. Так, в Петергофе число жителей увеличилась с 14 тыс. в 1930 г. до 20 тыс. к сентябрю 1931 г. [\[37, л. 32\]](#). Интересно, что были и обратные ситуации, когда люди жили в Ленинграде, но работали в пригородах. Например, из 28 экскурсоводов, работавших в Петергофских дворцах-музеях, только 8 проживало либо в Петергофе, либо в Ораниенбауме [\[38\]](#). Дирекция по возможности предоставляла жилье сотрудникам [\[39\]](#), но с учетом его недостатка это получалось далеко не всегда, что было главной причиной текучки и дефицита кадров [\[40, л. 7 об., 14 об.\]](#).

Одним из принципиальных факторов, влиявших на повседневность ряда пригородов Ленинграда, была высочайшая туристическая нагрузка. Как было сказано в тексте самообразовательной экскурсии по Сестрорецку, изданной в 1927 г., «с наступлением весны, с началом теплых и ясных дней, каждого горожанина невольно тянет за-город на лоно природы» [\[41, с. 3\]](#). От транспорта принципиально зависело качество этих «вылазок»: дорога в переполненном вагоне, высокая стоимость билета, подходящее расписание и другие неприятности существенно снижали их привлекательность [\[42, с. 484–492\]](#). Интенсивный рост числа посетителей начался в 1930-е гг., когда был взят курс на превращение ряда загородных резиденций в парки культуры и отдыха, главной задачей которых являлось обеспечение трудящихся города Ленина полноценным отдыхом и развлечениями [\[43; 44; 45\]](#). В 1933 г. дворцы и парки Детского Села, Петергофа, Слуцка (Павловска) и Стрельны посетил 1.935.000 человек, в 1934 г. – 2.032.000, а в 1935 г. – 2.086.000 [\[46\]](#). Периодические массовые гуляния, приуроченные к праздникам, только в Петергофском парке могли одновременно собирать более 100

тыс. человек [47, с. 4]. Прекрасное завершение подобного дня выглядело следующим образом: «И, когда незаметно наступил вечер, бесшумные «электрички» увозили в город последние группы немного утомленных от гулянья и непривычной свежести воздуха трудящихся города Ленина» [48]. Директор Детскосельских дворцов и парков И. Р. Филиппов в сентябре 1935 г. указывал: «В Детском Селе большое внимание должно быть уделено транспорту. Наличие железнодорожного транспорта с небольшой пропускной способностью недостаточно. Нужно включить в план реконструкции Ленинграда проведение линии электропоездов и трамвая» [49]. Кроме туристов, запрос на улучшение транспортного сообщения в 1930-е гг. стал громче звучать от увеличившегося числа дачников [50]. Таким образом, стимулом к решению транспортного сообщения пригородов во многом было стремление удовлетворить пожелания ленинградцев и гостей города, а не местного населения.

Целью поездок в Ленинград была не только работа, но и покупка товаров в городских магазинах. Так, в середине 1930-х гг., то есть сравнительно благополучное время, из Красного Села приходилось ездить за такими элементарными продуктами, как хлеб, мыло, папиросы и овощи, так как они отсутствовали в местных магазинах [51]. Еще хуже была ситуация с непродовольственными товарами. Например, в Петергофе, Шлиссельбурге и Детском Селе не хватало учебников, тетрадей, готовален и других школьных принадлежностей, а в селах ситуация была еще хуже [52; 53]. Показателен также рассказ о движении женщин-общественниц, жен инженерно-технических работников на Ижорском заводе. Чтобы пригласить фокусников и сделать все нужные покупки для организации детского праздника они были вынуждены они были вынуждены ездить в Ленинград [54].

Частые поездки в город также диктовались административным подчинением ряда организаций региональному центру. В частности, тех же дворцов и парков, представители которых регулярно ездили в Управление Ленинградскими и Пригородными дворцами и Парками Ленсовета, или научных институтов, расположенных в пригородах. Решение ряда организационных вопросов или споров можно было устроить только в Ленинграде, там же проходили различные заседания, пленумы и пр., подразумевавшие обязательное участие.

При всей сравнительной развитости железнодорожного сообщения с городом источники свидетельствуют о массе неудобств, которые приходилось терпеть пассажирам. Например, из-за неудачно составленного расписания, не принимавшего во внимание время началаочных и дневных смен. Из-за этого рабочим Ижорского завода, проживавшим не в Колпино, приходилось «по 2–3 часа сидеть в неотапленном вокзале, рядом со всевозможными проходимцами, которых в Колпинском вокзале уйма» [55]. Еще хуже было тем рабочим завода, кто жил в поселке Московская Славянка, так как вокзала не было совсем, и приходилось ждать поезд осенью и зимой под дождем и на морозе [56]. Актуальной ситуация была также для Института земного магнетизма, Аэрологического института и ряда других, расположенных в Слуцке (Павловске). Многие его работники жили в Ленинграде, но из-за занятий, продолжавшихся после 10 вечера, они не успевали на последний поезд [57]. При этом важно понимать, что опоздание на поезд могло означать длительное ожидание следующего. Весьма ярко это описала в своих воспоминаниях Т. В. Чернавина (Сапожникова), которая в период Гражданской войны работала в Павловске. Она сильно задержалась в Петрограде, где ей нужно было во что бы то ни стало получить деньги в издательстве за рукопись, иначе семья могла

умереть с голода. В итоге она все-таки смогла их получить: «Я аккуратно сложила и засунула в перчатку тысячи, простились, вышла.

4.35 – до поезда 20 минут, успею, если полдороги бегом; иначе ждать до восьми.

Забыв, что ноги только что плохо держали меня от голода, я торопилась, бежала, где можно, задыхалась и все-таки бежала» [\[58, с. 350\]](#).

В 1931 г. среди наказов избирателей, данных Детскосельскому Горсовету VI созыва, была просьба увеличить число поездов в Ленинград и решить проблему отопления пассажирских вагонов [\[59, с. 5\]](#). На вокзале этого же пригорода случались давки во время одновременного прибытия и отправления поездов [\[60\]](#). В середине 1930-х гг. были специальные вагоны, отведенные для детей и инвалидов, однако проводники обычно не следили, чтобы в них не ездили пассажиры без ребят [\[61\]](#).

С учетом низких доходов значительной части населения регулярно поднимался вопрос о льготах, скидках и возможности предоставить бесплатный проезд. Например, для массовых вылазок-экскурсий [\[62\]](#) или проживающих в пригородах детей для поездок на экскурсии в Ленинград и окрестности [\[59, с. 11\]](#). Показательно письмо из уголовного розыска в Управление Оранэлы зимой 1927 г. с просьбой выделить 12 бесплатных проездных билетов: «В районе линии Ораниенбаумской электрической ж. д. в местности Путиловского завода, Лигово, Стрельно, Сергиево и т. д., за последнее время наблюдается ряд уголовных преступлений, с нападением на прохожих рабочих, служащих ж. д. и т. д. а равно и укрывательства социально-опасного элемента, в особенности в летнее время, в этом же районе». Для борьбы с преступниками требовалось направлять сотрудников, но проблема была в отсутствии у них бесплатных билетов и, соответственно, они должны были платить из своего кармана. В результате Управление лишь частично удовлетворило просьбу, дав 6 бесплатных проездных [\[63\]](#).

Упомянутая выше преступность была еще одной составляющей повседневности пригородных поездок. Вокзалы – традиционные места концентрации сомнительных личностей, например беспризорников, проституток, криминальных элементов и пр. [напр.: 59, с. 14, 19; 64]. Потенциально опасной была и пешая дорога от вокзала до дома. Если она недостаточно освещалась, то становилась излюбленным местом деятельности хулиганов и грабителей. Тем более, что жертвы могли выбирать не длинную освещенную дорогу, а кратчайший путь. Так, например, поступали жители Слуцка (Павловска). Вокзал в этом городе непосредственно примыкает к парку, за которым уже находятся многие жилые дома. Вместо того, чтобы идти по ул. Революции (Садовой), огибающей парк, но освещенной, люди шли вечерами через парк, где на них совершались нападения. Показательно, что просьба осветить парк от вокзала до дворца, высказанная в наказах избирателей, была отклонена за нецелесообразностью – городской совет предлагал им ходить в обход [\[65, с. 9\]](#).

Возвращавшиеся домой пассажиры тоже не всегда отличались примерным поведением. Пьянство, хулиганские выходки, конфликты с другими пассажирами – все это было хорошо знакомо и городскому транспорту [\[13\]](#). Бывали и вопиющие случаи, как, например, избиение кондукторши пьяным рабочим, возвращавшимся на трамвае в Стрельну [\[66\]](#).

Свои опасности были и при использовании автотранспорта. Для водителей существовали жесткие правила, например, согласно изданным в 1923 г. Троцким (Гатчинским) уездным

отделом местного хозяйства «при проездах автомобилей через города и селения скорость движения не должна превышать 20 верст, а для грузовика 10 верст в час», а вне городов и селений – не выше 50 верст в час [\[67\]](#). На практике это не всегда соблюдалось, к тому же не менее актуальной была проблема пьянства шоферов, что, несмотря на малое число машин, вело к авариям, в том числе и со смертельным исходом [\[68\]](#). По понятным причинам повышенную осторожность должны были проявлять женщины, садясь в машину к мужчинам. Например, в Пулково был эпизод, когда шофер с приятелем катали колхозниц, а потом завезли в поле и изнасиловали [\[69\]](#).

Развитие пригородного сообщения было механизмом присвоения пространства, увеличением радиуса мобильности, одним из факторов интенсификации общественной жизни. Для населения пригородов транспорт был жизненно важен – для поездок на работу, за продуктами и другими товарами, ради решения вопросов в городских бюрократических инстанциях и пр. Транспортная доступность могла играть принципиальную роль в качестве жизни местного населения и служить одной из причин его быстрого роста. Пригороды, как и сейчас, становились местом постоянного жительства для тех, кто работал в Ленинграде. Одновременно были и ленинградцы, работавшие в них, и для некоторых организаций вопрос транспорта оказывался ключевым при привлечении кадров – необходимость ежедневных поездок была фактором, снижающим привлекательность тех же загородных музеев и парков для квалифицированных сотрудников. Подобная мятниковая миграция увеличивала значимость и болезненность нерешенности транспортных проблем – малое число поездов и условия поездок в них, неудачное расписание, преступность, стоимость билетов и пр. При этом улучшение транспортного сообщения во многом объяснялось не запросами жителей пригородов, но стремлением удовлетворить пожелания многочисленных отдыхающих ленинградцев, качественное обслуживание которых к середине 1930-х гг. стало позиционироваться властью главной задачей пригородных дворцово-парковых ансамблей и курортов.

Библиография

1. Ефимов А. А. Преобразования в системе управления дворцовыми городами в период реформирования Министерства императорского двора в 1881–1890-х годах // Вестник Пермского университета. Серия: "История". 2019. № 2(45). С. 68-75. DOI: 10.17072/2219-3111-2019-2-68-75. EDN: WCCIQA.
2. Малинова-Тзиафета О. Ю. Из города на дачу: социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914). СПб.: Изд-во Европейского университета в СПб, 2013. 336 с.
3. Грей Ф. История курортов: архитектура, общество, природа. М.: НЛО, 2009. 424 с. EDN: QLUWZP.
4. Потемкина М. Н., Храмшина Ю. Н. Организация пассажирских перевозок на трамваях в 1930–1940-е годы: опыт городов Челябинской области // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2025. Т. 25. № 1. С. 37-47. DOI: 10.37482/2687-1505-V402. EDN: OSABKC.
5. Шиловцев А. В., Сорокина Н. И., Макарова Т. Н. К вопросу об истории появления и развития общественного транспорта в г. Екатеринбурге (конец XIX – начало XXI вв.) // Право и управление. 2023. № 5. С. 116-122. DOI: 10.24412/2224-9133-2023-5-116-122. EDN: WHSPXI.
6. Чистиков А. Н. Возобновление трамвайного движения в блокированном Ленинграде: партийно-советские решения и их реализация // Петербургский исторический журнал. 2019. № 3. С. 224-237. DOI: 10.51255/2311-603X-2019-00058. EDN: JHBVZH.

7. Зяблицева С. В. Общественный транспорт Западной Сибири в 1930–1950-е годы // *Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии*. 2010. № 18.
8. Семенов Н. М. Совершенствование советского трамвая (1925–1940) // Вопросы истории естествознания и техники. 2007. Т. 28. № 2. С. 53–63. EDN: HZWRMB.
9. Ковалевский А. В. Периферия периферии или особенности процессов трансформации городского пространства за пределами столицы // *Периферия. Журнал исследования нестоличных пространств*. 2023. № 1. С. 113–127. EDN: LUHTRY.
10. Кузнецов А. Г. К антропологии "близкого" в городе: места, не-места, мобильности // *Этнографическое обозрение*. 2017. № 6. С. 5–13. EDN: ZWZOLH.
11. Оже М. Не-места. Введение в антропологию гиперmodерна. М.: НЛО, 2017. 132 с.
12. Запарий В. В. Модернизация городской инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска в 1923–1930 гг. // *Экономическая история*. 2023. Т. 19. № 4. С. 328–337. DOI: 10.15507/2409-630X.063.019.202304.328-337. EDN: MTOFUS.
13. Сидорчук И. В. Трамвайные аварии в советской городской повседневности 1920-х годов // *Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения*. 2025. Т. 25. Вып. 2. С. 173–180. DOI: 10.18500/1819-4907-2025-25-2-173-180. EDN: LDZRSN.
14. Фурман Е. Л., Луночkin А. В., Юдина Т. В. Стalingrad в конце 1920-х – начале 1930-х гг.: население, жилищно-коммунальное хозяйство, благоустройство города // *Экономическая история*. 2020. Т. 16. № 2. С. 156–166. DOI: 10.15507/2409-630X.049.016.202002.156-166. EDN: BQFMPX.
15. Расписание поездов пригородного сообщения // *Красная газета*. 1926. № 128 (2471). 5 июня. С. 8.
16. Справочник по петергофским музеям с планом Петергофа. [Б.м.], 1930 г. // Архив ГМЗ "Петергоф". ПДМП-6010ар. Л. 24–32 об.
17. Справочник для организаторов экскурсий и посетителей Детскосельских и Павловского дворцов-музеев и парков. Детское Село: [Объединение детскосельских и павловских дворцов-музеев], 1930. 22 с.
18. Интервью с Бертой Мироновной Алянской // На корме времени: Интервью с ленинградцами 1930-х годов / Под общ. ред. М. Витухновской. СПб.: Журнал "Нева", 2000. С. 357–382.
19. километра электропутей до Ораниенбаума // *Социалистический пригород*. 1935. № 202(364). 3 сентября. С. 4.
20. Пароходы в Петергоф, Шлиссельбург и Островки // *Социалистический пригород*. 1936. № 94(555). 23 апреля. С. 4.
21. Проект мероприятий по увеличению посещаемости Петергофских музеев, 20 февраля 1931 г. Научный сотрудник Н. Удаленков // Архив ГМЗ "Петергоф". ПДМП-6028ар. Л. 48.
22. Справочник движения пассажирского городского транспорта в Ленинграде Трамваи, автобус, такси, пароходы, пассажирские моторные катера. Август 1932 г. Л.: Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1932. 54 с.
23. Весь Ленинград: адресная и справочная книга: 1933. Л.: Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1933. 1172 с.
24. Весь Ленинград: адресная и справочная книга: 1934: с прил. нового пл. Ленинграда. Л.: Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1934. 1205 с.
25. Автобусы в пригороде // *Социалистический пригород*. 1936. № 79(540). 5 апреля. С. 4.
26. Пригородные автобусы летом // *Социалистический пригород*. 1936. № 94(555). 23 апреля. С. 4.
27. Tchernavin T. *We Soviet women*. New York: Dutton & co, 1936. 304 р.
28. Отчет о деятельности Ораниенбаумского Городского Совета III созыва за период с 1-

го января 1931 года по 1-ое октября 1934 года. [Ораниенбаум]: [Гор. совет], [1934]. 31 с.

29. Секретарю Ленсовета т. Зиминой, К. А. Докладная записка от Директора Петергофских дворцов и парков Ленсовета Конопелько // Ведомственный архив ГМЗ "Петергоф". Ф. Р-2. Оп. 7. Д. 79. Л. 3.

30. Витальев. Так живут в Лобовке // Социалистический пригород. 1935. № 165(327). 21 июля. С. 3.

31. Интервью с Марией Андреевной Новиковой // На корме времени: Интервью с ленинградцами 1930-х годов / Под общ. ред. М. Витухновской. СПб.: Журнал "Нева", 2000. С. 187-202.

32. Тонем // Ижорец. 1929. № 33(42). 24 ноября. С. 4.

33. Ни проехать, ни пройти // Социалистический пригород. 1936. № 65(526). 20 марта. С. 3.

34. Захаров, В. Орлов и др. Город радости // Социалистический пригород. 1935. № 205(367). 6 сентября. С. 2.

35. Отчетный доклад к IX Губернскому съезду Зав. Общими отделами и Отделениями Местного хозяйства уездных и городских Общих отделов Исполкомов, состоявшемуся 17 января 1927 г. // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-132. Оп. 1. Д. 41. Л. 12-14 об.

36. Lovell St. Summerfolk: A history of the Dacha, 1710–2000. Ithaca and London: Cornell University Press, 2003. 260 р.

37. Сводка коммунального хозяйства гор. Петергофа с 1 октября 1930 г. по 1 сентября 1931 г. // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб). Ф. Р-482. Оп. 1. Д. 15. Л. 32-33.

38. Список экскурсоводов по обслуживанию одиночного посетителя в Петергофских дворцах-музеях. [1933 г.] // Архив ГМЗ "Петергоф". ПДМП-6062ар. Л. 92-92 об.

39. Трудовой соглашение № 217 (Копия) от 15 февраля 1936 г. Между Дирекцией Петергофских музеев и парков в лице ученого секретаря Гейченко Семена Степановича и экскурсовода Изыслава Ильича Волынского // Ведомственный архив ГМЗ "Петергоф". Ф. Р-2. Оп. 7. Д. 23. Л. 83.

40. Объяснительная записка к годовому отчету Дирекции Петергофских дворцов и парков за 1937 год // Ведомственный архив ГМЗ "Петергоф". Ф. Р-2. Оп. 7. Д. 66. Л. 3-31 об.

41. Сестрорецк: Самообразовательная экскурсия. Л.: Прибой, [1927]. 16 с.

42. Сидорчук И. В. Досуг городского населения России в 1918–1935 гг. СПб.; ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2022. 609 с. EDN: BHNMJI.

43. Бондарев С. В. Довоенный Петергоф: музейная миссия и государственная идеология // Вестник СПбГУ. История. 2016. Вып. 4. С. 124-141. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2016.410. EDN: XGRUMV.

44. Савицкий С. А. Преобразование Царскосельского парка в парк культуры и отдыха в 1930-х годах // Вестник РГГУ. Серия: Литературоведение. Языкоznание. Культурология. 2016. № 2(11). С. 58-69. EDN: WEZVZR.

45. Юшманова М. И. Петергофский парк культуры // Адреса Петербурга. 2018. № 67(81). С. 76-81.

46. В бывших царских аппартаментах // Социалистический пригород. 1935. № 256(418). 7 ноября. С. 2.

47. Шеманский А. Петергоф и Ораниенбаум. Л.: Изд-во Леноблисполкома и Ленсовета, 1933. 69 с.

48. Баньковская Э. В выходной день // Социалистический пригород. 1935. № 116(278). 23 мая. С. 4.

49. Филиппов И. Р. Превратим Детское Село в здравницу трудящихся // Социалистический пригород. 1935. № 207(369). 9 сентября. С. 3.

50. Михайлов М. В порядке дня – дача // Социалистический пригород. 1935. № 111(273). 17 мая. С. 4.

51. Исаков. А где общественный контроль? // Социалистический пригород. 1935. № 165(327). 21 июля. С. 2.

52. Кабардинцев А. Зубков на Венкова, Венков на Зубкова, а за учебниками все же надо ехать в Ленинград // Социалистический пригород. 1936. № 4(465). 5 января. С. 3.

53. Ученик. Где купить тетрадь? // Социалистический пригород. 1936. № 58(519). 11 марта. С. 4.

54. Сожин Гр. Жены инженеров. "Женские затеи" // Социалистический пригород. 1936. № 96(557). 26 апреля. С. 3.

55. Ершов. Дорога ворует время // Красный Ижорец. 1929. № 20(29). 17 августа. С. 3.

56. Кирпичников. Половина наказов не выполнена // Социалистический пригород. 1936. № 7(468). 9 января. С. 3.

57. Пассажир. Не учли интересов пассажиров // Социалистический пригород. 1935. № 252(414). 2 ноября. С. 2.

58. Чернавин В., Чернавина Т. Записки "вредителя"; Побег из ГУЛАГа. СПб.: Канон, 1999. 490 с.

59. Наказы избирателей, данные в феврале месяце 1931 г. Детскосельскому Горсовету VI Созыва. [Детское Село]: [Горсовет], 1931. 22 с.

60. Ширяев. Откройте двери. Письмо из Детского Села // Социалистический пригород. 1936. № 6(467). 8 января. С. 3.

61. Детские вагоны только для детей // Социалистический пригород. 1935. № 211(373). 14 сентября. С. 4.

62. Предложения по докладу ОПТЭ о первых итогах обслуживания загородными экскурсиями в летний период 1931 года // Архив ГМЗ "Петергоф". ПДМП-6028ар. Л. 53.

63. Письмо из Подотдела уголовного розыска Административного отдела Ленинградского губернского исполнительного комитета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов в Управление Ораниенбаумской ж. д. от 8 февраля 1927 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-1326. Оп. 2. Д. 4. Л. 8.

64. Борьба с детской безнадзорностью // Социалистический пригород. 1935. № 108(270). 14 мая. С. 4.

65. Отчет Слуцкого городского совета Пригородного района II созыва о выполнении наказов избирателей за 1935 г. [Слуцк]: [Б. и.], [1936]. 23 с.

66. Владимиров И. В трамвае // Социалистический пригород. 1935. № 182(344). 10 августа. С. 4.

67. Правила об автомобильном движении в городе Троцке и уезде [1923 г.] // ЦГА СПб. Ф. Р-1894. Оп. 2. Д. 1. Л. 83-84.

68. Происшествия // Социалистический пригород. 1936. № 94(555). 23 апреля. С. 4.

69. Владимиров И. Насильники // Социалистический пригород. 1935. № 168(330). 24 июля. С. 4.

Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Рецензируемый текст «Роль транспорта в повседневности жителей пригородов Петрограда/Ленинграда в 1920–1930-е гг.» представляет собой обращение к перспективной теме роли развития транспортной системы в истории городской повседневности на примере городской агломерации Петрограда/Ленинграда в 1920–1930-ые гг. Автор в своем исследовании опирается на значительный объем источников: архивных материалов, публикаций в СМИ, воспоминаний и т.д. Исследование носит междисциплинарный характер, находясь на пересечении нарративов социальной истории СССР периода НЭП и начала индустриализации, истории повседневности, локальной истории Петрограда/Ленинграда и пригородов, развития транспортной системы и др. Среди многих аспектов, затрагиваемых автором – криминальная ситуация в описываемый период, развитие туризма, политика властей в отношении развития транспортной системы и решения связанных с ней социальных проблем и т.д. Вместе с этим нельзя не отметить некоторые недочеты, присущие работе, в частности автор практически опускает научно-методический компонент работы (методология, круг источников (весьма разнообразный у автора, а потому требующих структурирования и комментария), обзор литературы, задачи и др.). Сам нарратив выстроен с нарушением хронологической последовательности, автор свободно перемещается из начала 1920-ых (послевоенное время) в середину 1930-ых гг. и назад, между тем разница между социально-экономическим контекстом двух этих временных точек очевидна, переход от НЭП к плановой централизованной экономике на рубеже 1920 - 1930-ых гг. по сути не зафиксирован в работе. Представляется, что работе не помешала бы более четкая структура, основанная либо на хронологическом, либо на тематическом подходе (общий уровень развития и динамика транспортной системы, политика местных властей относительно развития транспорта, решаемые социальные задачи, проблемы преступности и др.). Не помешало бы более внятное описание исходного уровня развития транспортной системы (т.е. в дореволюционный период), т.к. затем автор проводит сравнения с этим положением дел; равно как логично было бы, исходя из хронологического критерия, провести обобщение и сравнение уровня развития транспортной системы (и уровня решения сопутствующих проблем) в середине/конце 1930-ых гг. по сравнению с избранной автором временной точкой отсчета исследования. Круг источников вполне позволяет автору как расширить данный текст, так и продолжить исследования в избранном направлении, сама тема представляется весьма перспективной. В целом рецензируемый текст представляет собой осмысленное и перспективное междисциплинарное исследование, которое нуждается в научно-методическом сопровождении и более четкой повествовательной структуре. Рецензируемый текст рекомендуется к доработке по указанным выше недочетам.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная для рецензирования статья «Роль транспорта в повседневности жителей пригородов Петрограда/Ленинграда в 1920–1930-е гг.» посвящена вопросам влияния транспортной инфраструктуры на развитие пригородов. Автор ставит своей

целью исследовать «степень влияния транспортной инфраструктуры на пригородную повседневность». Предметом для изучения выступает повседневность пригородов Петрограда/ Ленинграда в первой трети XX века.

Актуальность данной работы характеризуется общей тенденцией развития исторической науки. В последние десятилетия особую популярность получили исследования повседневной жизни различных населенных пунктов и социальных групп. В данном контексте представленная работа безусловно носит актуальный характер.

На наш взгляд, работа представляет большой интерес для исследователей истории повседневности раннесоветского периода. В работе проанализирован большой пласт различных видов источников: документы архивохранилищ (Архив ГМЗ «Петергоф», ЦГА СПб, ЦГАИПД СПб), документы личного происхождения, периодика. Такой большой пласт источников делает данное исследование крайне ценным для науки. Кроме этого, в статье представлен анализ историографии изучаемой проблемы в виде ссылок на актуальные труды по теме исследования. Как нам представляется, комплексное использование историографических работ и богатой источниковской базы позволило автору достичь поставленных задач.

Авторская методология исследований достаточна интересна и включает в себя социокультурный подход, методы истории повседневности, «новой городской истории», концепции доместикации технологий Р. Сильверстоуна.

Однако, исследование не лишено ряда недостатков. На наш взгляд, некоторые аспекты в работе освещены с точки зрения современных норм и мировоззрения. Деревенские дома, грунтовые дороги, отсутствие круглогодичного транспортной доступности, стоимость проезда и т.д. были обыденными для того периода и воспринимались жителями не столь негативно, как видится автору. Таким образом, нарушен один из основополагающих принципов исторических исследований – принцип историзма.

Структура работы отличается определенной логичностью и последовательностью, в ней можно выделить введение, основную часть, заключение. Но отдельные места статьи выбиваются из общей структуры. Например, «была просьба увеличить число поездов в Ленинград и решить проблему отопления пассажирских вагонов [60, с. 5]. На вокзале этого же пригорода случались давки во время одновременного прибытия и отправления поездов [61]. В середине 1930-х гг. были специальные вагоны, отведенные для детей и инвалидов, однако проводники обычно не следили, чтобы в них не ездили пассажиры без ребят [62]. Хотя были и совсем другие примеры, такие как образцовый поезд имени Ленинградского совета, ходивший в Тосно.» данный абзац представляет собой набор несвязанных предложений. Так же в тексте встречаются стилистические ошибки. Так из данного абзаца «Например, в Кронштадт в 1926 г. ходило только два парохода в день. Как и в случае с поездами, летом их число могли увеличивать ради туристов и дачников» создается ощущение, что зимой паромы тоже ходили, хотя круглогодичное паромное сообщение Кронштадта с материком началось только в 1968 году. При этом, в целом, стиль написания соответствует жанру научной статьи. Однако, есть серьезные замечания к оформлению библиографии. В списке использованной литературы дублируются названия, например статья И.В. Сидорчука «Трамвайные аварии в советской городской повседневности 1920-х годов» числится под номерами 13 и 68. Так же несколько раз упоминаются одно и тоже дело из (ЦГА СПб). Ф. Р-132. Оп. 1. Д. 41. Л. 12-14 об. (№№ 35 и 36) и др.

Выводы автора не всегда соответствуют содержанию текста. Например, в заключении статьи делается вывод: «Транспортная доступность играла принципиальную роль в качестве жизни местного населения», при этом в тексте работы есть цитата, описывающая бедственное положение жителей Лобовки, в которой не было транспортной инфраструктуры. Следующий абзац автор начинает с фразы «Если брать

другие, более благополучные пригороды, то и там зачастую ситуация оставляла желать лучшего» и приводит описание не менее бедственного положения жителей Колпино. На основе этих данных сделан вывод, что транспортная доступность улучшала условия повседневной жизни.

Учитывая все вышеизложенное, статья может быть рекомендована для публикации в журнале «*Genesis: исторические исследования*» только после исправления указанных недочетов.

Результаты процедуры окончательного рецензирования статьи

Рецензия выполнена специалистами [Национального Института Научного Рецензирования](#) по заказу ООО "НБ-Медиа".

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования является комплексное влияние транспортной системы на повседневную жизнь, социальные практики и экономическое развитие пригородов Петрограда/Ленинграда в межвоенный период. Автор выходит за рамки простого описания маршрутов и расписаний, фокусируясь на таких аспектах, как мятниковая миграция, доступ к товарам и услугам, качество жизни в зависимости от степени транспортной доступности, а также сопутствующие социальные проблемы (например, преступность).

Методологическая основа статьи свидетельствует о глубокой теоретической проработке темы. Автор сочетает традиционные методы (анализ, описание) с современными междисциплинарными подходами. Применение социокультурного подхода позволяет рассмотреть транспорт не как техническую систему, а как фактор трансформации политической культуры и пространства. Обращение к «новой городской истории» помогает представить пригород как сложный организм и коммуникативное пространство. Использование элементов акторно-сетевой теории (Б. Латур) и концепции доместикации технологий Р. Сильверстоуна позволяет анализировать транспортные технологии как активных акторов социальных отношений.

Актуальность исследования несомненна. Статья вписывается в ключевые направления развития современной исторической науки: историю повседневности, социальную историю, историю техники. Изучение советской модернизации через призму пригородной транспортной системы позволяет уйти от макроуровневых обобщений и показать, как масштабные политические и социально-экономические преобразования преломлялись в жизненном опыте населения.

Научная новизна статьи определяется выбором объекта и ракурса исследования. История пригородного транспорта второго города страны в 1920-1930-х гг. ранее не становилась предметом столь детального и сфокусированного изучения. Кроме того, новизна работы заключается в комплексном анализе основных видов транспорта и их взаимовлияния. Автор вводит в научный оборот пласт ранее не публиковавшихся архивных материалов (отчеты горсоветов, наказы избирателей, ведомственная переписка). Ценным является и анализ дисбаланса между потребностями местных жителей и запросами ленинградских туристов, который выявляет социальные приоритеты власти.

Статья отличается четкой структурой. Во введении обосновывается проблема, задаются хронологические рамки, определяется цель. Основная часть последовательно раскрывает различные аспекты темы: от общего обзора видов транспорта к анализу конкретных социальных и бытовых последствий транспортной доступности/недоступности. Научный стиль изложения является доступным для понимания, чему способствует активное использование конкретных примеров и цитат из источников. Содержание отличается глубиной и доказательностью. Автор не ограничивается констатацией фактов, а анализирует причинно-следственные связи, например, показывая, как плохие дороги и отсутствие транспорта напрямую вели к социальной и бытовой деградации поселков. Эмпирическая база исследования солидна и адекватно интерпретирована.

Библиография репрезентативна и демонстрирует хорошее знакомство автора с работами по истории транспорта, города и повседневности. Источниковая база, представленная в библиографии и в тексте статьи, является ценной и служит фундаментом для выводов. Автор статьи осознает возможные контраргументы и заранее выстраивает защиту своих тезисов. Основной потенциальный упрек мог бы касаться репрезентативности отдельных ярких, но, возможно, частных примеров (как история с отсутствием обуви у школьницы из Лигово). Однако автор нигде не выдает их за распространенную практику, а использует для иллюстрации общих тенденций, подкрепленных статистикой и другими типами источников.

Выводы статьи убедительны и аргументированы. Автор доказывает, что транспорт был не просто средством передвижения, а ключевым фактором, структурировавшим пригородную повседневность, определявшим качество жизни, социальную мобильность и интеграцию в более широкое городское пространство. Подчеркивание конфликта между интересами местных жителей и рекреационными потребностями горожан является важным наблюдением, вскрывающим социальные противоречия эпохи.

Статья вызовет значительный интерес у специалистов по советской истории и истории Петрограда/Ленинграда/Петербурга, исследователей в области истории техники, урбанистики, социологии и антропологии.

Статья рекомендуется к публикации в ее настоящем виде.