

УДК 338.465.4

Развитие общественного транспорта на территории г. Оренбурга в дореволюционный период: ретроспективный анализ

*М. В. Раптанов, О. В. Ягудина,
Оренбургский государственный
университет,
г. Оренбург, Российская Федерация*

Development of public transport in Orenburg in the pre-revolutionary period: a retrospective analysis

*M. V. Raptanov, O. V. Yagudina,
Orenburg State University,
Orenburg, the Russian Federation*

Аннотация

Статья посвящена изучению становления общественного транспорта на территории города Оренбурга в конце XIX – начале XX в. В рамках данного исследования изучается процесс автомобилизации и электрификации города. Начало истории развития общественного транспорта на территории города относится ко второй половине XIX в., когда появилась первая информация об использовании в качестве средства перевозки гужевой повозки. В дальнейшем город начинает задумываться о более современном виде транспорта для перевозки населения. Таковым средством становится омнибус. Исследуя процесс организации автомобильного движения в 1908-1913 гг., авторы выявляют недостатки проекта и уровень его подготовленности для дальнейшей реализации. Объясняются причины и перспективы открытия трамвайного движения взамен омнибусного, его влияние на структуру города и перемещение населения. Приводятся факторы, повлиявшие на длительность, сложность и в конечном итоге на свертывание процесса организации трамвайного движения. Тема общественного транспорта получила дальнейшее развитие тогда, когда насущной государственной задачей стало техническое перевооружение и инструменты, с помощью которых данный процесс получил свое развитие – монополизация, расширение импорта в страну, а также повсеместное использование концессий. Объясняется влияние сформировавшейся конъюнктуры на положение дел в г. Оренбурге. Новизна исследования состоит в комплексном анализе условий и факторов, оказавших влияние на возникновение и развитие общественного транспорта в городе Оренбурге.

Abstract

The article is devoted to the study of the establishment of public transport in the city of Orenburg in the late 19th-early 20th century. The present work studies the process of automobilization and electrification of the city. The beginning of the history of the public transport development in the city dates back to the second half of the 19th century, when the first information about using a horse-drawn carriage as a means of transportation appeared. Later, the city started thinking of a more modern vehicle for public transportation. So, omnibus appears. While studying the process of organizing automobile traffic in 1908-1913, the authors identified the weaknesses of the project and its readiness for further implementation.

The authors explain the reasons and prospects of launching the tram service instead of using omnibuses, its influence on the city's structure and population's transportation. The paper provides insights into the factors that influenced the duration, complexity, and, ultimately, the curtailing of the process of tram service arrangement. The public transport issue continued developing when the urgent state task became manifested by technical re-equipment and the tools used for the process development, such as monopolization, expansion of imports into the country, and widespread use of concessions. The authors explain the influence of the formed state of affairs on the situation in Orenburg. The novelty of the study is in the comprehensive analysis of the conditions and factors that influenced the establishment and development of public transport in Orenburg.

Ключевые слова

Местное самоуправление, международное положение России, история общественного транспорта, история города Оренбурга, омнибус, трамвай, концессионные соглашения.

Keywords

Local self-government, international standing of Russia, history of public transport, history of Orenburg city, omnibus, tram, concession agreements.

Экономическая конъюнктура как предпосылка и толчок к развитию общественного транспорта в г. Оренбурге

Развитие производств в России было неравномерным ввиду происходивших в то время политических и экономических преобразований. С одной стороны – произошедшая в XIX в. промышленная революция, а также бурное развитие капитализма способствовали экономическому росту, с другой – финансовый кризис 90-х гг. и политическая нестабильность, вызванная поражением в русско-японской войне и последующей за ней русской революцией ему противодействовали¹.

Становлению благоприятной конъюнктуры способствовали переход мануфактурного производства на машинное в 30-40-х гг. XIX в. и дальнейшее бурное развитие промышленности, в том числе тяжелой (металлургия, машиностроение, добыча угля и нефти). Особый толчок ее развитию дала разработка месторождений и добыча нефти. К началу XX в. по объемам добычи Россия занимала второе место в мире. Она обеспечивала работу текстильной и металлургической промышленности, а также работу железных дорог. Особое значение нефти заключалось в переориентации предприятий, работающих на древесном и угольном топливе на нефтяное. Нефть и работающие на ней двигатели внутреннего сгорания обеспечивали более эффективную работу промышленных и транспортных предприятий².

Не меньшее значение в жизни России XIX в. занимало и строительство железных дорог. Перевозки по железнодорожным путям были необходимы ввиду обеспечения непрерывных торговых связей восточных губерний с европейскими. Дорога обеспечивала до 70 % грузоперевозок (включая нефть и нефтепродукты) к концу XIX в. В начале XX в. данный показатель доходил до 90 %. Отрасль перевозок также постепенно переходила с потребления угля и дров на нефть – в течение 20-ти лет объем использования энергоресурса увеличился более чем в 900 раз. Наибольший расцвет железных дорог был достигнут благодаря строительству КВЖД (Китайско-Восточной железной дороги). Данное соглашение позволило упрочить российско-китайские отношения и открыть новые рынки реализации товаров³.

Негативное воздействие на российскую экономику конца XIX в. оказывал монополистический (государственный) капитализм. Первые российские монопольные компании (в виде синдикатов) стали появляться в 80-х гг. Они заняли главные сферы промышленности – металлургию и машиностроение. Уже в этом десятилетии строительство железнодорожных шпал осуществлялось синдикатом из пяти заводов. Сфера нефтедобычи и нефтеперевозок была быстро монополизирована

компанией братьев Нобелей, которая к концу столетия стала полностью контролировать рынок. С ней конкурировали лишь «Галиция-Царицын», занимавшаяся исключительно перевозками энергоресурса и компания «С. М. Сибяев». В сфере металлургии монополистом был «Продамет». В сфере трубопроката и производства гвоздей – «Трубопродажа» и «Гвоздь» соответственно.

Государственный капитализм дошел до такой степени, что в российском обществе правительство в лице Министерства финансов и Министерства торговли и промышленности обвинялось в излишней заботе о предпринимателях, из-за которых рабочие получали низкие зарплаты, а те, в свою очередь, наживались. Помимо всего прочего, бытовало мнение, что в российском парламенте чаще обсуждались вопросы политического характера, нежели промышленно-производственного⁴.

Однако государственный капитализм конца XIX – начала XX в. имел и обратную сторону медали. Россия как экспортировала капитал за границу (к примеру, строительство КВЖД и соглашение о строительстве Багдадской железной дороги), так и сама была реципиентом иностранного капитала. Во многом этому процессу способствовали финансовые кризисы 1892 г. и начала XX в., русско-японская война и русская революция. С. Ю. Витте в своих докладных записках сообщает, что Россия не имеет необходимого уровня развития промышленности, чтобы удовлетворять даже внутренние потребности. Однако в рамках новых задач экономической политики требуется привлечение средств из-за рубежа. Поэтому приблизительно с 80-х гг. XIX в. начинается активный рост капиталовложений в российские предприятия⁵.

Гигантскую часть капиталовложений принесли Франция, Англия, Германия и Бельгия. Если первые три страны сосредоточили свое производство в сфере тяжелой промышленности и добычи, то Бельгия выделялась на их фоне, предлагая свой капитал в виде строительства и обновления коммунальной инфраструктуры. Бельгийский капитал на территории Российской империи за 1880-1917 гг. увеличился в 189 раз и составил 321,6 млн руб. Представляют интерес и немецкие вложения, поскольку практически вся электрическая и электротехническая инфраструктура находилась в собственности Германии. Стоит указать, что большинство монополистических компаний также принадлежало иностранному капиталу. Это, в свою очередь, характеризовало государственный монополизм сильной зависимостью от иностранных технологий и оборудования, и потому он не являлся в полной мере государственным, как его определяют.

Зачастую иностранный капитал реализовывался в России в виде концессий. Она была выгодна обеим сторонам, поскольку позволяла иностранным инвесторам вести предпринимательскую деятельность и получать доход, а государству – экономить финансы и за счет частных средств реконструировать коммунальную инфраструктуру. Крупнейшими инвестиционными проектами в России были совместное с Китаем строительство КВЖД, проект строительства Багдадской железной дороги, который не был выгоден России, но был необходим, чтобы сохранить свое влияние на севере Персии. Осуществлялись концессии и на уровне города: реализован проект на постройку и обслуживание трамвая в г. Саратове Бельгийским акционерным анонимным обществом «Взаимная компания трамваев» с передачей ей в том числе и городской электрической станции; покупка Анонимным обществом конно-железных дорог (Бельгия) старой казанской конно-железной дороги и продление концессии на ее обновление и обслуживание до 1950 г. с заменой на ней конной тяги на электрическую; проекты концессий по строительству и обслуживанию электрического трамвая в г. Оренбурге от Бельгийской компании «Levaux», и представителя бельгийских капиталистов из Самары А. Ф. Кочнева⁶.

Государственные тенденции в целом соответствовали промышленному и технологическому развитию того времени. Осуществлялись проекты по строительству международных железных дорог, по обновлению электрической и коммунальной инфраструктур. Экономическая конъюнктура хоть и представляла из себя реализуемый в интересах высших чинов власти бизнес, однако некоторые фрагменты рынка – концессии оказали благоприятное воздействие на развитие хозяйства в стране.

Перечисленные выше тенденции развития общественного транспорта прослеживались и в Оренбурге – в конце XIX в. была построена электрическая станция, которая в дальнейшем была расширена и переведена на дизель-генераторы; осуществлялось расширение электрического освещения улиц, строительство новых мостовых, асфальтирование улиц, модернизация водопровода и наконец, реализация проекта по строительству электрического трамвая.

Оренбург, как и в целом страна, имел возможности для всестороннего развития, в том числе и в сфере пассажирских перевозок. Однако город не воспользовался жизненно-важными перспективами организации и обслуживания автомобильных перевозок и перевозок городским электрическим транспортом.

Нереализованные мечты в перевозке публики: в чем же причины?

Современный общественный транспорт конца XIX в. представлял собой конную перевозку. С развитием науки и техники этот вид транспорта стал трансформироваться, и уже в 90-е гг. начался постепенный процесс электрификации трамвая.

Первым прототипом общественного транспорта на территории города стала гужевая перевозка, начатая не позднее 22 ноября 1873 г., о чем свидетельствует постановление Оренбургской городской думы от 4 декабря 1880 г. по вопросу повышения таксы за проезд⁷.

Вторым видом общественного транспорта могла стать конка. Вопрос ее обустройства обсуждался приблизительно в 1887-1889 гг. Об этом сообщал в своем отдельном мнении на заседании Оренбургской городской думы 13 октября 1908 г. гласный О. Ф. Граф «Ограничение срока в обустройстве трамвая в 7 лет не имеет никакого практического значения. Вопрос в обустройстве конки стоит уже 20 лет и не двигается с места»⁸.

Первые реальные планы по организации общественного транспорта появились в 1908 г. Связаны они были, в первую очередь, с постройкой электрического трамвая. Но и этому плану не было суждено осуществиться. Его реализация была отложена до 1913 г. в связи с предложением представительницы торгового сословия города Ревеля И. А. Гейнрехсен организовать омнибусное движение в городе взамен электрического трамвая.



*Предлагаемый
к эксплуатации
одноэтажный омнибус
(№ 54) H. Bussing,
Braunschweig. ОГАОО,
ф. 41, он. 1, д. 1344, л. 26.*

*The single-decker omnibus
(No. 54) proposed for
operation. H. Bussing,
Braunschweig. The United
State Archive of Orenburg
region, fond 41, series 1,
file 1344, p. 26.*



*Предлагаемый
к эксплуатации
двухэтажный омнибус
(№ 59) H. Bussing,
Braunschweig. ОГАОО,
ф. 41, он. 1, д. 1344, л. 27.*

*The double-decker omnibus
(No. 59) proposed for
operation.. H. Bussing,
Braunschweig. The United
State Archive of Orenburg
region, fond 41, series 1,
file 1344, p. 27.*

Основными условиями и предложениями ревельской (таллинской) гражданки были:

1. Поставка омнибусов немецкой фирмы «Bussing» вместимостью 30 и 35 человек соответственно. Движение должно осуществляться в период отсутствия снега на дорогах, а также во временной промежуток с 7 утра до 9 вечера, причем предпринимательница оставляет за собой право работать сверх данного времени.

2. Прохождение маршрутов омнибусов по тем же улицам, по которым должен будет проходить будущий трамвай.

3. Сдача концессии на срок в 25 лет с условием, если гражданка найдет для себя выгодным обустроить трамвай, то осуществляется переход на электротранспорт. В противном случае получает право еще 10 лет работать на других улицах.

С данными положениями Оренбургская городская дума согласилась частично и в итоговом решении от 13 октября 1908 г. постановила:

1. Согласиться с решением комиссии от 3 октября 1908 г. и предоставить концессию на срок в 5 лет, но без преимущественного права на обустройство трамвайной сети. В течение данного срока никто не должен начинать движение, за исключением И. А. Гейнрехсен.

2. Установить ограничение срока обустройства трамвайной сети в пять лет.

3. Необходимое количество городской земли для постройки помещений для служащих, ремонтных мастерских и лабазов для установки омнибусов предоставить на усмотрение И. А. Гейнрехсен на условиях аренды и определенной платы.

4. Внести залог в размере 10 тыс. руб.⁹

В конечном итоге данный проект не был реализован, и история автомобильного движения в г. Оренбурге обрывается до 1925 г. Единственные сведения, сохранившиеся после, датированы 1912 г., когда управа занялась изучением опыта организации движения в крупных городах империи – Вильно (Вильнюсе), Ковно (Каунасе), Одессе, Москве, Санкт-Петербурге, Риге.

Тем не менее у проекта имелись следующие положительные черты:

– понимание необходимости скорейшей организации перевозок населения по городским нуждам, переплетенное с легкостью и быстротой организации автомобильного движения, нежели трамвайного;

– достаточно проработанный в короткие сроки проект организации движения. Помимо временной и сезонной работы, проектом концессии предусматривался десятиминутный (позднее – семиминутный) интервал движения омнибусов, а также льготы для определенных слоев населения.

«Лица, едущие по городской надобности, за проезд не платят. Воспитанники и воспитанницы всех учебных заведений платят половину. Дети, моложе пяти лет, не занимающие места, провозятся бесплатно.

Двадцать человек самые беднейшие воспитанники и воспитанницы по назначению Управы в ненастную погоду будут провозиться бесплатно.

Так же во все время движения будут провозиться бесплатно все чины полиции и почтово-телеграфные рассыльные»¹⁰.

Еще одной особенностью были четко установленные сроки между заключением договора и началом движения, – в виде шести месяцев на сборку и поставку автомобилей, и при том условии, если завод-изготовитель не успевает собрать автомобили, запуск движения переносится еще на шесть месяцев.

Проектом предусматривалось:

- устройство отдельной полосы для общественного транспорта, поскольку И. А. Гейнрехсен просит управу предоставить разрешение на строительство асфальтовых дорожек по Николаевской (ныне Советской) улице с тем, чтобы не мешать постороннему движению;

- возможное дублирование маршрутов. В случае появления трамвая, автомобильные перевозки должны были осуществляться по другим улицам;

- создание условий для отдыха рабочих, а также крытых помещений для отстоя подвижного состава.

В целом концессия признавалась И. А. Гейнрехсен как убыточное дело, поэтому срок сдачи был запрошен в 25 лет. Но как верно подметил О. Ф. Граф на том же заседании думы, ситуация с обустройством трамвая могла затянуться, и потому организация автомобильного движения, а вместе с тем ограничение итогового срока концессии в пять лет являлось очень необходимым.

К тому же значительное присутствие иностранного капитала и экономический рост в 1910-е гг. позволяли городской управе осуществить данный проект.

Одновременно с устройством автомобильного движения в городскую управу приходили предложения от российских, английских, немецких и собственно бельгийских капиталистов об устройстве электрического трамвая на территории города.

В связи с этим нами видится, что отсутствие достаточного количества данных об организации автомобильного движения после 1912 г. связано с постепенным вытеснением омнибусного проекта трамвайным. В дополнение к этому в протоколах и переписках мостовой комиссии городской Управы за 1913-1917 гг. отсутствуют какие-либо сведения по организации автомобильного движения.

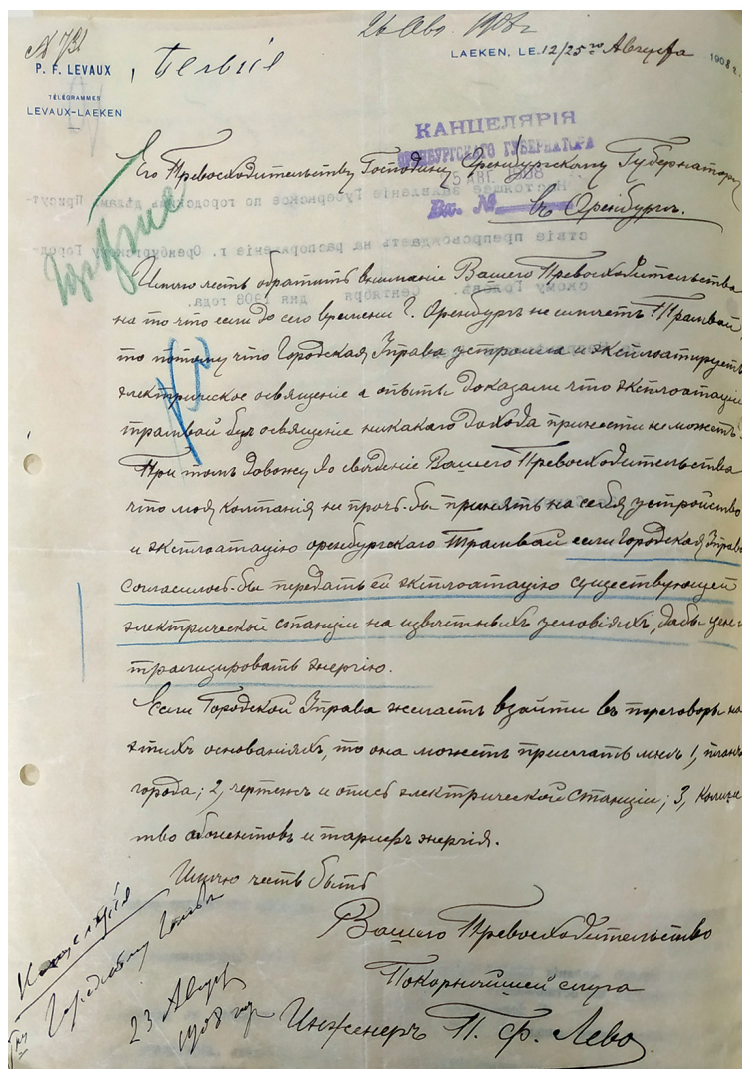
Начиная с 1908 г., предложения по постройке трамвайной сети приходили от следующих компаний:

- бельгийской «Levaux» от 25 августа 1908 г. с предложением передачи в частные руки городской электростанции и самостоятельной эксплуатации электрического трамвая на обговоренных условиях;

- российской «Инженер Шереметевский и Ко» от 8 ноября 1908 г. с предложением разработки проекта трамвайной сети, расширения электрической станции, а также при надобности проекта модернизации водопровода и канализации;

- Русского общества «Всеобщая Компания Электричества» от 11 ноября 1913 г. с предложением о постройке электрического трамвая и расширении электрической станции города;

- русского делового посредника А. Ф. Кочнева в лице представителя бельгийских капиталистов от 20 ноября 1913 г. с предложением сдачи в концессию электрического трамвая;



Письмо от бельгийской фирмы «Levaux» с указанием вероятной причины отсутствия трамвая в городе и предложением сдачи его в концессию.
ОГАОО, ф. 41, оп. 1, д. 1344, л. 10 об.

A letter from a Belgian company "Levaux" with a probable cause for the lack of trams in the city and proposal on granting a concession.

The United State Archive of Orenburg region, fond 41, series 1, file 1344, p. 10 rev.

– Русского электрического акционерного общества «Динамо» от 5 марта 1914 г. по сдаче в концессию строительства трамвая. Производство трамваев осуществлялось совместно с английской фирмой «Дик-Керр и Ко», американской «Вестингауз»;

– управляющего Иркутским отделением Волжско-Камского А. В. Киселева от 4 июня 1914 г. с предложением сдачи в концессию устройства, оборудования, эксплуатации трамвая на условиях прилагаемого концессионного договора;

– российского представителя торгово-промышленных фирм Х. Синельникова от 19 марта 1915 г. на обговоренных условиях;

– английской фирмы Торговый дом «Вильям Хиггс и Ко» от 31 июля 1917 г. с предложением расширения станции и обустройства трамвая.

Все эти предложения указывали на высокую заинтересованность иностранных предпринимателей в реализации своего капитала и приумножении своей прибыли. Управа со своей стороны понимала (в лице заведующего электростанции) риск сдачи электростанции и трамвая в концессию. Яновский, на тот момент являвшийся заведующим станцией, ответил на одно из первых предложений фирмы «Levaux» следующим образом: «централизованное электрическое трамвая с электрическим освещением особенно выгодно в том отношении, что стоимость производства энергии центральной станции значительно удешевится благодаря более совершенному использованию машин, не только вечером и ночью, но и днем.

Передавать эксплуатацию существующей электрической станции в частные руки едва ли целесообразно, так как, теперь уже станция дает городу порядочный доход, который, конечно, ежегодно будет возрастать.

Чтобы не тормозить дело по устройству электрического трамвая, полагал бы предлагать предпринимателям, продавать им энергию по своей цене с незначительной надбавкой в 5-10 %; так организовано дело во многих заграничных городах, где электрические станции принадлежат городу и трамвай эксплуатируется частными предпринимателями»¹¹.

Собственно, осознание управой двух главных потребностей – скорейшего запуска трамвая и получения дополнительного дохода от его эксплуатации – выравнивало чашу весов в эффекте от реализации проекта между капиталистами и городом.

Однако автомобильное движение как инструмент временной подмены рельсового транспорта и рост социальной напряженности как следствие ввязывания России в войны не позволили вовремя осуществить задуманные планы и в результате нарушали ее равновесие.

Попытки решить насущные проблемы продолжились и в 1911 г. Управой испрашивался заем на городские нужды, в число которых входило переоборудование электрической станции под работу на дизельном двигателе и обустройство трамвая. Планируемые доходы при их эксплуатации были рассчитаны достаточно оптимистично – с указанием ежегодно увеличивающегося профицита бюджета города (1907-1911 г.). Яновский, в свою очередь, указывал на то, что появление железной дороги в центре города приведет к исчезновению мест для застройки, а, следовательно, и к расселению людей в отдаленные районы. По его мнению, жителям придется тратить больше денег на покупку квартир, а заселение окраин приведет к росту совершаемых ими поездок (25 вместо изначальных 20). Принимая данные неудобства во внимание, доход от трамвая был бы больше – 25 тыс. руб. вместо 16 тыс. руб.

К активной разработке сети трамвая город возвращается в 1913 г. Планы становятся более реалистичными и амбициозными, начинают осуществляться практические действия по расширению электростанции, поиску правильного решения в сфере общественного транспорта, а также по установке электронасоса на городской водопровод¹².

7 мая 1914 г. городской думой были окончательно приняты, поставленные Коломенским машиностроительным заводом ДВС (двигатели внутреннего сгорания). Данное событие имело успех, так как позволяло: во-первых, подключить большее количество жителей к электрическому освещению; во-вторых, проводить крупные мероприятия по электрификации города (уличное освещение); и в-третьих, обустроить и электрифицировать трамвай.

Наиболее активные действия по реализации проекта начались 21 мая 1914 г., когда городская дума заслушала доклад профессора Петербургского политехнического университета Е. Я. Шульгина о важности скорейшего обустройства данного вида транспорта в г. Оренбурге. Им было предложено три варианта действий

по составлению сметы: конкурс, разработка собственными силами, заказ проекта у определенной фирмы.

Самой продуктивной формой, по его мнению, была самостоятельная разработка проекта, позволявшая совместными усилиями местных инженеров и профессора составить смету на строительство.

На практике предложенный способ вылился в достаточно сложные и длительные периоды обсуждения и реализации данного проекта, что подтверждается следующими фактами:

- во-первых, на разработку сметы повлияла начавшаяся война, отложившая ее проектирование как минимум до 22 апреля 1915 г.¹³;

- во-вторых, значительный объем работ, включавший создание литографированного плана города Оренбурга с нанесением на него предполагаемых трамвайных маршрутов и плана городских улиц, нивелировочные работы, непосредственное составление проектной сметы и ее утверждение министерством¹⁴;

- в-третьих, параллельное проектирование нового расширения электрической станции¹⁵;

- в-четвертых, нарастающие революционные движения, с которыми Российская империя была вынуждена бороться, направляя финансовые ресурсы на борьбу с радикальными ячейками.

Все эти действия оттягивали время и отягощали возможность скорой постройки трамвая. К 1917 г. трамваю так и не суждено было появиться. К этому времени были проведены лишь вышеуказанные подготовительные работы. По нашему мнению, Оренбургским городским общественным управлением было упущено драгоценное время, начиная с 1908 г., которое могло быть использовано для реализации концессионного строительства. Ведь похожие проекты реализовывались и в других городах России, к примеру, в Саратове и Москве. Если в Москве Бельгийский капитал участвовал в меньшей степени, то в Саратове составление сметы и строительство выполнялось полностью фирмой «Взаимная компания трамваев», заключившей соглашение в 1905 г. и начавшей строительство в 1907 г. Уже в конце 1908 г. по улицам Саратова прошел первый трамвай.

Временной промежуток между заключением концессионного соглашения и началом движения составил три с половиной года, тогда как на проектирование и строительство трамвая в г. Оренбурге потратили минимум семи лет (до официального начала работ). При этом стоит учесть, что в городе уже как 20 лет действовала конка, и потому частично инфраструктура была готова. Однако акционерное общество провело ряд работ по приведению данных дорог в нормативное состояние, что в целом выравнивало положение городов между собой.

Причем необходимо указать, что социальные льготы в Саратове для проезда в рельсовом транспорте (бесплатный проезд детей до шести лет, льготный тариф для учащихся и для городских служащих) в целом совпадали с теми, которые предлагались еще в период организации автомобильного движения нижегородской предпринимательницей.

Та неразбериха, которая творилась в городе сыграла свою негативную роль в деле организации движения трамвая. Изначальные колебания между omnibusом и рельсовым транспортом не дали никакого эффекта. Дальнейший отказ от запуска автомобильного движения и параллельная работа над проектом электрического транспорта сужали возможности управы организовать хоть какое-то движение. Опыт организации движения общественного транспорта в других городах показал эффективность заключения концессионных соглашений.

Трамвай в городе мог стать неким символом перехода в новое время, в новую реальность. Его появление ознаменовало бы новую эпоху в жизни города. Жители могли получить те возможности для передвижения, которые были уже не в новинку в других городах империи. Оренбург пошел не совсем верным путем, когда выбрал в качестве основного варианта строительство собственными силами. Даже такие города, как Саратов, Казань, Москва пользовались услугами иностранных капиталистов. Не только в силу экономии городских средств, но и в силу того, что предлагаемые проекты разрабатывались специалистами в этом деле. Собственно поэтому Оренбург так и не смог получить тот рельсовый транспорт, о котором так мечтал.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Долматова Д. С. Анализ показателей железнодорожного транспорта как индикатор развития экономики России на основе отчетных данных конца XIX, начала XX века / Д. С. Долматова, С. Н. Долматов // Лесозаготовка и комплексное использование древесины: Сборник статей IX Всероссийской научно-практической конференции, Красноярск, 10 марта 2022 года. – Красноярск: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева», 2022. – С. 35-40.
2. Там же.
3. Там же; Микушина Е. С. Проблемы развития экономики России в начале XX века // Конкурентоспособность территорий: Материалы XXII Всероссийского экономического форума молодых ученых и студентов. В 5-ти частях, Екатеринбург, 22-26 апреля 2019 года / Ответственные за выпуск Я. П. Силин, Е. Б. Дворяджина. Том Часть 5. – Екатеринбург: Уральский государственный экономический университет, 2019. – С. 65-67.
4. Мичурин А. Н. Обсуждение вопросов развития промышленности в общественных кругах и российском парламенте в начале XX века // Таврические чтения 2017. Актуальные проблемы парламентаризма: история и современность: Сборник научных статей. В 2-х частях / Под ред. А. Б. Николаева. Том Часть 1. – СПб.: Секретариат Совета Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств, 2018. – С. 135-145.
5. Там же.
6. Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО), ф. 41, оп. 1, д. 1344, л. 10 об., 80.
7. Там же, д. 10, л. 259-260 об.
8. Там же, д. 68, л. 169-174.
9. Там же.
10. Там же, д. 1344, л. 13-13 об.
11. Там же, л. 12.
12. Там же, д. 1450, л. 20-21, 24-25 об, 33-34.
13. Там же, л. 57-59; д. 1488, л. 124-124 об.
14. Там же, д. 1450, л. 90-92, д. 1488, л. 149.
15. Там же, д. 1450, л. 168.

Список литературы

- Гладков И. С. Развитие российской промышленности в XIX – начале XX веков / И. С. Гладков, И. Ю. Зорина // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – № 5. – С. 72-76.
- Максимов И. Б. Функционирование иностранных инвестиций в экономике России конца XIX – начала XX веков // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2011. – № 5. – С. 124-128.
- Мартынов П. А. 1905-1911 годы: Россия между Антантой и Тройственным союзом // Вестник МГПУ. Серия: Исторические науки. – 2017. – № 4 (28). – С. 70-75.
- Муравьева Л. А. Экономика и финансы России начала XX века // Финансы и кредит. – 2002. – № 2 (92). – С. 27-36.
- Чжан Г. Влияние нефтяной промышленности на развитие России во второй половине XIX – начале XX века // Историко-экономические исследования. – 2014. – Т. 15. – № 3. – С. 527-564.
- Курмакаева Д. Ю. Из истории становления общественного транспорта Саратова // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. – 2011. – Т. 11. – № 2-2. – С. 101-105.

Дубин А. И. Казань от конки до метро (К 140-летию казанского трамвая) // Гасырлар авазы – Эхо веков. – 2015. – № 1-2. – С. 199-206.

Серженко И. И. Развитие городского транспорта и политика муниципальных властей в Москве в конце XIX – начале XX вв. // Исторический журнал: научные исследования. – 2014. – № 5. – С. 536-545.

References

Gladkov I. S. *Razvitie rossiyskoy promyshlennosti v XIX – nachale XX vekov*. I. S. Gladkov, I. Yu. Zorina [Development of Russian industry in the 19th – early 20th century]. IN: *Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economy: theory and practice], 2009, no. 5, pp. 72-76.

Maksimov I. B. *Funktsionirovaniye inostrannykh investitsiy v ekonomike Rossii kontsa XIX – nachala XX vekov* [Functioning of foreign investments in the Russian economy in the late 19th – early 20th century]. IN: *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii* [Bulletin of Irkutsk State Academy of Economics], 2011, no. 5, pp. 124-128.

Martynov P. A. *1905-1911 gody: Rossiya mezhdru Antantoy i Troystvennym soyuzom* [1905-1911: Russia between the Entente and the Triple Alliance]. IN: *Vestnik MGPU. Seriya: Istoricheskie nauki* [Bulletin of Moscow State Pedagogical University. Series: Historical sciences], 2017, no. 4 (28), pp. 70-75.

Muravyeva L. A. *Ekonomika i finansy Rossii nachala XX veka* [Economy and finance of Russia in the early 20th century]. IN: *Finansy i kredit* [Finance and credit], 2002, no. 2 (92), pp. 27-36.

Zhang G. *Vliyaniye neftyanoy promyshlennosti na razvitie Rossii vo vtoroy polovine XIX – nachale XX veka* [The impact of oil industry on the development of Russia in the second half of the 19th – early 20th century]. IN: *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* [Historical and economic studies], 2014, vol. 15, no. 3, pp. 527-564.

Kurmakaeva D. Yu. *Iz istorii stanovleniya obshchestvennogo transporta Saratova* [Excerpts on the history of the establishment of public transport of Saratov]. IN: *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Bulletin of Saratov University. New series. Series: History. International relations], 2011, vol. 11, no. 2-2, pp. 101-105.

Dubin A. I. *Kazan ot konki do metro (K 140-letiyu kazanskogo tramvaya)* [Kazan from horse-drawn tram to metro (dedicated to the 140th anniversary of Kazan tram)]. IN: *Gasyrlar avazy – Eho vekov* [Echo of centuries], 2015, no. 1-2, pp. 199-206.

Serzhenko I. I. *Razvitie gorodskogo transporta i politika munitsipal'nykh vlastey v Moskve v kontse XIX – nachale XX vv.* [Development of urban transport and the policy of municipal authorities in Moscow in the late 19th – early 20th century]. IN: *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya* [Historical journal: scientific research], 2014, no. 5, pp. 536-545.

Сведения об авторах

Раптанов Максим Викторович, студент 4 курса кафедры государственного и муниципального управления Оренбургского государственного университета, e-mail: maksimilian216@gmail.com

Ягудина Оксана Валентиновна, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Оренбургского государственного университета, e-mail: yagudina_ov@mail.ru

About the authors

Maxim V. Raptanov, fourth-year student, Department of State and Municipal Management, Orenburg State University, e-mail: maksimilian216@gmail.com

Oksana V. Yagudina, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor at Department of History, Orenburg State University, e-mail: yagudina_ov@mail.ru

В редакцию статья поступила 26.06.2023, опубликована:

Раптанов М. В., Ягудина О. В. Развитие общественного транспорта на территории г. Оренбурга в дореволюционный период: ретроспективный анализ // Гасырлар авазы – Эхо веков Echo of centuries. – 2023. – № 3. – С. 142-152.

Submitted on 26.06.2023, published:

Raptanov M. V., Yagudina O. V. *Razvitie obshchestvennogo transporta na territorii g. Orenburga v dorevolutsionniy period: retrospektivniy analiz* [Development of public transport in Orenburg in the pre-revolutionary period: a retrospective analysis]. IN: *Gasyrlar avazy – Eho vekov* [Echo of centuries], 2023, no. 3, pp. 142-152.