

УДК 9(045)"311"(1-03)

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ГУБЕРНСКИХ (ОБЛАСТНЫХ)
ЦЕНТРАХ РОССИИ XIX–XX вв.: СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ
(на материалах Пензы, Рязани, Тамбова)**

© Алексей Юрьевич ИЛЬИН

кандидат исторических наук, профессор, директор
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ, Тамбовский филиал
392028, Российская Федерация, г. Тамбов, ул. Бастионная, 16
E-mail: auiyin@yandex.ru

Рассмотрено становление и развитие общественного транспорта в губернских (областных) центрах России в XIX–XX вв. Актуальность темы обусловлена необходимостью учета опыта предыдущего развития в процессе организации транспортного обеспечения населения в российских городах на современном этапе. Проанализирован процесс зарождения системы городского транспорта в губернских и областных центрах страны. До середины XIX столетия в городах типа Пензы, Рязани и Тамбова практически не существовало потребностей в общественном транспорте. Только в середине 1920-х гг. в региональных центрах стали предприниматься попытки к устройству автобусного сообщения. Несмотря на появление первых автобусов, весь довоенный период характеризуется отсутствием регулярных общественных перевозок горожан. Время интенсивного количественного и качественного развития городского транспорта начинается в послевоенные годы. В конце 1940-х – начале 1950-х гг. в Рязани, Пензе, Тамбове появляются первые троллейбусные маршруты, заметно увеличивается количество автобусов. Вторая половина XX в. – время активного развития массового общественного транспорта в областных центрах, создания разветвленной маршрутной сети, роста пассажирооборота. Период наивысшего подъема приходится на 1970–1980-е гг. В условиях социально-экономического кризиса конца XX в. городским властям пришлось решать крайне сложные и принципиально новые для них проблемы управления транспортом. Актуальной стала проблема экологического воздействия транспорта на городскую среду. Тем не менее, в 1990-е гг. рынок пассажирских перевозок не испытал кризиса, принципиально по-новому структурировался, гибко отреагировал на городские потребности. Обоснован вывод о том, что продолжалось противоречивое, разбалансированное, но поступательное развитие, свойственное «догоняющей» урбанизации.

Ключевые слова: общественный транспорт; городское хозяйство; пассажирские перевозки; урбанизация; Пенза; Рязань; Тамбов

DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-10(162)-96-103

До середины XIX в. в городах типа Пензы, Рязани, Тамбова практически не существовало потребностей в общественном транспорте. Составлявшие большинство населения таких городов крестьяне-однодворцы имели собственных лошадей и повозки. Жившие в городах дворяне имели свой «выезд», другие транспортные средства для поездок в усадьбы. Высшие чиновники пользовались казенным транспортом, а рядовые служащие жили в шаговой доступности от своих учреждений.

Первые свидетельства об организации извозничьего транспорта в изучаемых городах относятся к 1870-м гг. Специальные правила, регламентировавшие деятельность извозчиков, были изданы Тамбовской городской управой в 1879 г. В Тамбове существовала специальная комиссия по извозному промыслу при Управе, которая занималась разделением извозчиков на разряды, осмот-

ром лошадей и т. д. Ломовым экипажам запрядалось проезжать по Большой улице Тамбова. Это было связано с опасением за состояние булыжной мостовой. «И без того от одних городских экипажей, имеющих конструкцию более легкую, мостовые постоянно страдают», – отмечали депутаты в заседании Тамбовкой городской думы в 1881 г. [1, с. 160]. Перевозка грузов (при наличии возможности движения на боковых улицах) запрещалась также по Дворянской и Гимназической улицами между Носовской (район базара) и Большой, от 7 часов утра до 7 часов вечера. Для стоянки извозчиков Городской управой назначались особые места (биржи). Определение извозчиков по биржам, а также их перевод с одной на другую стоянку также производился управой. Легковым извозчикам разрешалось ездить шагом по городу для отыскания седоков. Для ближайшего над-

зора за извозчиками, по правилам 1879 г., на местах их стоянок выбирались старосты и к ним помощники, избираемые на один год из своей среды. Позже старосты стали назначаться Городской управой. Извозчики в Тамбове могли мыть свои экипажи во дворах и на берегу Цны в местах, отведенных городской управой. Кормить лошадей извозчики могли на биржах только из торбы [2].

Легковой извоз в Пензе регулировался постановлением об извозном промысле, утвержденным в 1895 г., и дополнениями, внесенными городской управой в 1911 г. Согласно им для каждой стоянки среди извозчиков также избирались староста и его помощник, следившие за порядком подачи экипажей. Но весьма часто, когда извозчики оставались одни, без присмотра, они, по старой привычке, на сигнал будущего пассажира срывались с места все разом [3, с. 12].

В Пензе существовал особый экипаж вроде извозничей пролетки без рессор, с продольным толстым брусом, отделявшим ноги одного пассажира от другого – «удобка». В городе были также «лихачи», возившие пассажиров в более удобных поддрессированных экипажах – колясках. Нанять извозчика-«лихача» было относительно дорого, и большинство горожан обходилось «удобками» [4, с. 46].

Вплоть до начала XX в. извозчики оставались единственным видом общественного транспорта в Пензе, Рязани и Тамбове. По данным справочника «Города России в 1904 г.», в Пензе 1 извозчик приходился на 76 жителей, в Рязани – на 59, в Тамбове – на 111. При этом даже тамбовский показатель уступал уровню таких губернских городов Центральной России, как Владимир, Кострома, Курск, Орел, Смоленск, Тула, Ярославль. Рязань по этому показателю опережала только Нижний Новгород, Пенза – еще и Тверь, Тамбов – еще и Воронеж и Калугу [5, с. 234-242].

Уже в XIX в. предпринимались попытки введения новых видов общественного транспорта. В 1883 г. пензенская губернская газета сообщала о начале движения двух пассажирских омнибусов, похожих на «конку», но, в отличие от нее, передвигавшихся на колесах, а не по рельсам [6]. Этот вид транспорта просуществовал непродолжительное время и был вытеснен с улиц Пензы многочисленными

ми извозчиками, которых в конце XIX в. насчитывалось около 500 [4, с. 47].

С 1897 г. почти 15 лет обсуждался вопрос об организации трамвая в Пензе. Почти пять лет ушло на организацию конкурса. В итоге победителем был объявлен бельгиец Э. Дени, которого не удалось разыскать. В 1911 г. новая попытка организации пензенского трамвая дошла до стадии разработки конкретного проекта, реализация которого остановилась в условиях Первой мировой войны [7].

В Тамбове вопрос о прокладке трамвайных линий стал обсуждаться в 1900 г. Вследствие продолжительной задержки решения МВД образовавшаяся компания для устройства трамвая разорилась, и процесс приостановился более чем на 10 лет. Был разработан новый проект, в соответствии с которым летом 1914 г. должна была начаться укладка рельсов. Однако в связи с начавшейся войной правительство отклонило ходатайство Тамбовской думы о займе в Нижегородско-Самарском земельном банке, и проект отложили на неопределенное время, а потом и вовсе забыли [8].

В 1913 г. два предприимчивых пензенских автолюбителя – художник Новохацкий и стоматолог Файнштейн – на своих «фордах» попытались перевозить по 47 пассажиров. Но предприятие потерпело неудачу по причине слишком большой стоимости проезда на автомобилях по сравнению с извозчиками. Сказалось состояние дорог в Пензе, на которых рессоры автомобилей не выдерживали рытвин и ухабов [4, с. 47].

В 1920-е гг. в крупных городах Советского Союза основным транспортным средством оставался трамвай. В большинстве городов, к которым относились и Пенза, Рязань, Тамбов, трамвая просто не было, а главную роль по-прежнему играл гужевой транспорт [9, с. 303-304]. И все-таки в середине 1920-х гг. развитие общественного транспорта в рассматриваемых нами городах пошло по новому пути – устройству автобусного сообщения.

В Пензе первые два автобуса приобрели в 1926 г. Планировалось закупить автобусы 30-местные, но прибыли 12-местные. В 1928 г. в Пензе открылась контора акционерного общества «Транспорт» по перевозке грузов и пассажиров. Город закупил в Москве 8 пас-

сажирских автобусов марки «Лайланд», общее число автобусов достигло 13. В начале 1930-х гг. в городе числилось 8 машин, которые постоянно выбывали из строя. В 1933 г. автобусное сообщение в Пензе вообще прекратилось [10, с. 49, 60; 11].

С такими же перерывами шло становление автобусного сообщения в Тамбове. Здесь оно было открыто в 1928 г. В 1931 г. население города пользовалось 6 автобусами. Но уже через год все автобусы простаивали из-за отсутствия авторезины. Возобновление автобусного движения было не совсем удачным. Только в октябре–декабре 1937 г. в Тамбове произошло 20 аварий с участием автобусов. В 1938 г. в городе насчитывалось 28 автобусов, в 1939 – 24 автобуса [12, с. 185; 13, с. 21].

По темпам организации автобусного сообщения от соседей несколько отставала Рязань. Здесь в 1937 г. насчитывалось 7 автобусов, в 1938 г. – 14 [14, с. 355].

В конце 1920-х гг. в Пензе вновь вернулись к идее создания трамвайного сообщения. В 1930 г. был заключен договор на составление проекта между Пензенским горрайисполкомом и Всесоюзным электрическим объединением. Но дальше эскизного проекта дело опять-таки не пошло. У города средств не хватало, а центральная власть не посчитала необходимым заниматься этой проблемой в районном городе, каким была тогда Пенза [4, с. 48].

В 1943 г. Пензенский обком ВКП(б) и облисполком обратились в Совнарком СССР с просьбой рассмотреть вопрос о строительстве в Пензе троллейбусных линий. Предпочтение троллейбусу перед трамваем было обусловлено слабой приспособленностью последнего к холмистому рельефу города. В 1944 г. правительство СССР приняло постановление «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства Пензы», в котором признано целесообразным приступить к работам по постройке первой очереди троллейбусной линии в городе. Проектом предусматривалось соединение троллейбусным сообщением южной и северной частей города, установление связи между оборонными заводами. Таким образом, введение троллейбуса как современного вида общественного транспорта являлось сопутствующим фактором решения основных задач военного вре-

мени. Первая троллейбусная линия в Пензе вступила в строй 4 ноября 1948 г. В Пензе в то время функционировало всего 14 автобусов (уровень конца 1920-х гг.). Появление троллейбусов сыграло существенную роль в развитии общественного транспорта города [4, с. 47-48; 10, с. 75].

В Рязани в 1946 г. по улицам курсировало 15 автобусов, всего на 1 больше, чем в 1938 г. В 1957 г. автобусов стало уже 140. Но и это количество не могло обеспечить перевозку всех желающих. В 1949 г. Совет министров СССР принял решение о строительстве в Рязани троллейбусной линии. В субботниках и воскресниках на этом строительстве участвовали около 40 тыс. горожан. Троллейбусное движение в городе открылось 13 ноября 1949 г. Довольно быстро новый вид транспорта связал все основные районы города. В 1956 г. на маршруты выходили 57 троллейбусов, протяженность троллейбусных линий составляла 49 км. За год перевозилось 35 млн пассажиров (до войны автобусы перевозили 1 млн человек). В 1953 г. начали перевозить пассажиров 40 легковых и 10 грузовых такси, к 1957 г. их стало около 200 [14, с. 378; 15, с. 50; 16].

Несколько позже, чем в Пензе и Рязани, в ноябре 1955 г., начал функционировать тамбовский троллейбус. В 1950-е гг. активно усовершенствовалось дорожное покрытие в городе по улицам автобусного движения, прибавились десятки автобусов, первые такси [17, с. 72-73].

В Пензе наиболее успешно развивался автобусный транспорт. В 1970–1980-е гг. число автобусов, их пассажиров и пассажирооборот увеличились в 3–3,5 раза. Равномерное развитие этих трех показателей говорит о том, что комфортность поездок 1 пассажира почти не менялась. И все-таки увеличение средней дальности поездки и, соответственно, в большей мере росший пассажирооборот свидетельствовали о том, что жители города стали тратить больше времени на внутригородские поездки.

Рост числа пассажиров автобусов продолжался и в последнее десятилетие XX в. Но поскольку число общественных автобусов резко сократилось (с 779 ед. в 1988 г. до 270 ед. в 1993 г.), комфортность поездок в общественных автобусах заметно ухудшилась. Особо отметим тот факт, что город по-

мимо новых 39 отечественных автобусов закупил 12 автобусов с пробегом из Германии, что стало еще одним примером замедления темпов урбанизационных процессов. К тому же городской транспорт испытывал трудности с горюче-смазочными материалами. Это также влияло на качество транспортного обслуживания [18, с. 465-466].

В меньшей мере в Пензе развивалось троллейбусное движение. Количество машин в 1970–1990-е гг. в городе увеличилось почти на 80 % (с 104 до 185 ед.), а число пассажиров – на 85 %. Ясно, что наполняемость троллейбусов за это время даже немного поднялась, то есть улучшения комфортности поездок точно не произошло. В 1990-е гг. число жителей Пензы, ездивших на троллейбусах, удвоилось. Но в этот период, как и в других городах России, стала резко ухудшаться ситуация с подвижным составом. По данным 1993 г., в городе было 170 троллейбусов (на 15 меньше, чем в 1988 г.) [18, с. 465-466]. В первой половине 1990-х гг. городским властям Пензы не удалось осуществить планы по возведению двух новых троллейбусных депо и расширению троллейбусных линий [10, с. 95]. В середине десятилетия заметным стало интенсивное старение троллейбусного парка. В 1995–1998 г. в город поступило всего 2 новых троллейбуса. Поэтому их количество в 209 единиц (больше почти на 40 машин в сравнении с 1993 г.) вряд ли говорит об улучшении качества троллейбусных перевозок [19].

Противоречиво развивалась обеспеченность жителей Пензы таким транспортом, как такси. В 1970–1990 гг. их число сначала резко выросло, но потом несколько сократилось. Вести какие-либо подсчеты количества регулируемых городом таксомоторов в 1990-е гг. лишено смысла, поскольку многие частные водители работали без регистрации.

В отличие от Пензы в Рязани наиболее успешно развивался троллейбусный транспорт. Количество троллейбусов и число перевезенных ими пассажиров здесь всегда было значительно больше. Число автобусов в городе только в 1970 г. превышало число троллейбусов. Но к 1980 г. их стало меньше как в абсолютном числе, так и в сравнении с троллейбусами. К 1990 г. количество единиц двух видов городского транспорта практически сравнялась.

Рывок в развитии рязанского общественного транспорта обычно связывается с деятельностью председателя горисполкома Н.Н. Чумаковой. Благодаря ее стараниям, в Рязани выросли парки автобусов и троллейбусов, связавшие самые отдаленные уголки города, увеличилась и протяженность маршрутов. Были построены два новых троллейбусных депо, расширено старое [20].

Но данные статистики говорят о том, что проблемы нарастали. В 1970-е гг. рост показателя количества пассажиров превышал рост количества троллейбусов на 30 %. Хотя в 1980-е гг. ситуация несколько изменилась, все равно нагрузка пассажиров на 1 троллейбус в 1990 г. оставалась больше, чем в 1970 г. Еще сложнее была ситуация с автобусами. Их число за 20 лет увеличилось всего на 6 % (с 232 до 247 ед.), а число пассажиров – в 2,5 раза (с 39 до 99 млн человек), пассажирооборот – в 3,5 раза [15, с. 53; 21, с. 33].

Количество такси в Рязани в 1970–1990 гг. развивалось в той же динамике, что и в Пензе.

В 1970-е гг. частью городской жизни стал рязанский трамвай, решивший проблему перевозки работников целого ряда заводов, расположенных на большом удалении от жилых кварталов города [20]. Этот вид транспорта продолжает работу в Рязани и в настоящее время. Видимо, в некоторых случаях уже морально устаревшие виды общественного транспорта могут быть эффективными и в современных условиях.

В Тамбове автобусный и троллейбусный виды городского транспорта в 1970–1990 гг. развивались заметно противоречиво. В 1970-е гг. число автобусов выросло почти в 2 раза (до 154 ед.). Нагрузка на автобусный транспорт в этот период, особенно число перевезенных пассажиров, росла медленнее. Даже при увеличении на 2 км средней дальности поездки одного пассажира автобуса, показатель пассажирооборота увеличился меньше, чем число автобусов. В 1980-е гг. ситуация с автобусным транспортом в Тамбове существенно ухудшилась – на треть (до 121 ед.) сократилось число машин, а число пассажиров и пассажирооборот выросли на 10–15 % [22, с. 201-202].

В Тамбове рывок в развитии троллейбусного сообщения произошел в 1960-е гг., а в следующее десятилетие наметилась чуть ли не стагнация в его развитии – число машин

увеличилось к 1980 г. всего на 2 единицы, а количество пассажиров на 10 %. Формально статистически это говорит о том, что нагрузка на троллейбусный транспорт почти не росла. В реальной жизни ситуация была сложнее. В центральной и северной частях города, где возникли троллейбусные линии 1960–1970-х гг., этим видом транспорта пользовалось устойчивое число пассажиров. В огромной и заметно развивавшейся западной части Тамбова троллейбусного сообщения до 1980-х гг. вообще не было. А жители этой части города формально попадали в усредненную троллейбусную статистику. Поэтому общегородская ситуация с электрическим транспортом внешне выглядела неплохо.

В 1980-е гг. в развитии тамбовского троллейбуса произошел очередной рывок: количество машин увеличилось почти на 80 % (до 180 ед.), длина маршрутов – на 30 %, а число пассажиров только на 15 %. Однако это внешнее благополучие только частично повлияло на разрешение городских транспортных проблем. Строительство в 1980-е гг. двух троллейбусных линий и нового депо в Советском районе улучшило движение транспорта в этой части города. Однако десятки улиц района остались вдалеке от троллейбусных маршрутов. Движение же автобусов здесь, как почти во всем городе, в этом десятилетии ухудшилось. Разраставшаяся южная часть города вообще долго оставалась без троллейбуса ввиду отсутствия путепровода над железной дорогой. Да и автобусный транспорт испытывал немалые проблемы из-за частого перекрытия наземного переезда железной дороги.

Особенности экономических и политических процессов постперестроечного времени отчетливо проявились в пассажирских перевозках. Менялась их структура, происходили качественные изменения в характеристиках транспорта.

Последнее десятилетие XX в. стало для тамбовского троллейбуса временем трехкратного сокращения подвижного состава (до уровня 1980-х гг.), двукратного уменьшения числа пассажиров (до уровня 1970-х гг.). Электрический транспорт устойчиво и поступательно начал погружаться в глубокий кризис, близкий к полному коллапсу [22, с. 280].

Совершенно иначе складывалась ситуация с автобусными перевозками. Общест-

венный автобусный транспорт Тамбова несмотря на кризис 1990-х гг. устойчиво и динамично набирал объемы перевозок (с 57,8 млн человек в 1990-м г. до 79,7 млн в 2000-м – прирост около 40 %). Вдвое (с 121 ед. в 1990-м г. до 240 ед. в 1999 г.) увеличилось количество автобусов на городских маршрутах. При этом выросла средняя дальность поездки одного пассажира. Такое явление было связано, прежде всего, с появлением на рынке пассажирских перевозок частного автотранспорта, изменением внутренней структуры автобусных перевозок. Резкое увеличение количества частных автобусов сопровождалось таким же резким вытеснением государственного и муниципального транспорта по экономическим и техническим причинам. Попытки создать отдельную автоколонну в муниципальном пассажирском предприятии (в Германии также было закуплено около 60 автобусов «Икарус») долгосрочного результата не принесли. К началу XXI в. частные перевозчики обеспечивали почти 80% всего пассажирооборота на городских маршрутах [22, с. 280; 24, с. 208].

Во второй половине XX в., когда в городах типа Пензы, Рязани, Тамбова сформировался многочисленный парк общественного транспорта, перед городскими властями возникли задачи определения оптимального количества транспортных средств, бюджетной компенсации льготного проезда, прокладки социально значимых и экономически окупаемых маршрутов и пр. Экономические процессы 1990-х гг. существенно изменили структуру и характеристики пассажирского транспорта, привлекли на рынок городских перевозок частного предпринимателя, переложили на него решение части муниципальных проблем. Но и в этот период значение общественного транспорта в Пензе, Рязани, Тамбове продолжало увеличиваться по мере пространственного расширения городов, то есть урбанизационного процесса в широком смысле слова.

В конце XX в. городским властям пришлось решать крайне сложные и принципиально новые для них проблемы управления транспортом. Первая связана с тем, что современные муниципалитеты могли непосредственно напрямую контролировать только часть транспорта (муниципальный пассажирский и специализированный городского

хозяйства). В 1990-е гг. большую часть транспорта, передвигающегося по улицам городов России, составил частный транспорт. Заметную долю транспортных средств областных городов типа Пензы, Рязани, Тамбова вплоть до конца 1990-х гг. составляли легковые автомобили и специальная техника работающих на территории таких городов федеральных и региональных государственных учреждений, организаций, предприятий. Необходимо учитывать и то, что через областные города проходило немало транзитного транспорта, в т. ч. пассажирские межобластные, межрайонные, пригородные автобусы и маршрутные такси. Органы местного самоуправления оказались перед необходимостью решать непростые вопросы взаимодействия и координации деятельности собственников транспорта всех форм и видов в условиях существенно выросшего объема автомобильного движения в городах.

Важно отметить, что проблемы 1990-х гг. не привели, в целом, к существенному откату назад городского общественного транспорта. В конце XX в. в сравнении с кризисными временами первой половины столетия эта часть городского хозяйства показала большую жизнестойкость, не обветшала до состояния разрухи. Продолжалось противоречивое, в большей мере, чем в предыдущие десятилетия второй половины XX в., разбалансированное, но поступательное развитие, которое вообще-то и свойственно «догоняющей» урбанизации.

Список литературы

1. Журналы Тамбовской городской думы за 1881 год. Тамбов: Тип. Губернского правления, б. г. 203 с.
2. Баранова Е.В. Транспорт как часть социально-культурной инфраструктуры г. Тамбова во второй половине XIX – начале XX в. // Вестник Тамбовского университета. Серия Гуманитарные науки. Тамбов, 2009. Вып. 10 (78). С. 161-168.
3. Дворжанский А.И. Улица Московская // Пензенский временник любителей старины. Пенза, 2000. Вып. 12. С. 1-66.
4. Кашиев П.В. Пенза: от пролетки до троллейбуса // Городское пространство в исторической ретроспективе: материалы Всерос. науч.-практ. конф., посвящ. 350-летию основания Пензы. Пенза: Изд-во «ГУМНИЦ ПГУ», 2013. С. 46-48.
5. Города России в 1904 году / Центральный статистический комитет МВД. Спб.: Паровая типовая литог. Ныркина, 1906. 907 с.
6. Пензенские губернские ведомости. 1883. № 267.
7. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 1288. Оп. 9. Д. 88.
8. Баранова Е.В. Динамика социально-культурной инфраструктуры г. Тамбова во второй половине XIX – начале XX в.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Тамбов, 2010.
9. Орлов И.Б. Коммунальная страна: становление советской системы жилищно-коммунального хозяйства (1917–1941 гг.). М.: НИУ ВШЭ, 2015. 600 с.
10. Пензенская городская дума: история и современность: посвящается 350-летию основания города Пензы. Пенза: Изд-во ППИ им. В.Г. Белинского, 2013. 280 с.
11. Трудовая Пенза. 1926. № 51, 102; 1928. № 87, 220.
12. Муравьева И.И. Город Тамбов в 1930-е гг. (по материалам Государственного архива социально-политической истории Тамбовской области) // Город Тамбов в прошлом, настоящем и будущем: материалы Общерос. науч. конф., посвящ. 375-летию основания г. Тамбова. Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2011. С. 179-186.
13. Города и районы Тамбовской области. (Экономико-статистический справочник). Тамбов, 1940. 300 с.
14. История Рязанской власти: руководители Рязанского края, 1778–2008 / ред.-сост. П.В. Акулышин. Рязань: Рязанская областная типография, 2008. 519 с.
15. К 900-летию Рязани: стат. сб. Рязань, 1995. 110 с.
16. Послевоенное двадцатилетие. Превращение Рязани в крупный промышленный центр. URL: <http://www.history-ryazan.ru/node/4736> (дата обращения: 18.05.2016).
17. Муравьева И.И. Благоустройство Тамбова в 50-е гг. XX в. // Тамбов. Исторический портрет российского города: материалы науч.-практ. конф. Тамбов: ООО «ТПС», 2014. С. 71-78.
18. Пензенский край в истории и культуре России: монография. Пенза: Изд-во ПГУ, 2014. 526 с.
19. Транспорт Пензы. URL: <http://dmitry-pensa.narod.ru/Untitled-1.html> (дата обращения: 25.05.2016).
20. Чумакова Надежда Николаевна. Биография. URL: <http://admrzn.ru/gorod-ryazan/pochetnye-grazhdane/:5850> (дата обращения: 24.05.2016).
21. Город Рязань в цифрах. 1960–1975 гг.: стат. сб. Рязань, 1976. 52 с.

22. Тамбову 370 лет: юбилейный историко-стат. сб. Тамбов: ООО «Изд-во Юлис», 2006. 320 с.
23. Города и районы Тамбовской области: стат. сб. Тамбов, 2005. 330 с.
24. Города Тамбовской области: стат. сб. Тамбов, 1998. 258 с.

References

1. *Zhurnaly Tambovskoy gorodskoy dумы za 1881 g.* [Journals Tambov City Council for the year 1881]. Tambov, Typography of Provincial Office, year not given. 203 p. (In Russian).
2. Baranova E.V. Transport kak chast' sotsial'no-kul'turnoy infrastruktury g. Tambova vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [Transport as a part of a social-cultural infrastructure of the city on materials of Tambov of the second half of the XIX – the beginning of the XX century]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2009, no. 10 (78), pp. 161-168. (In Russian).
3. *Dvorszansky A.I.* Ulitsa Moskovskaya [Street Moscovskaya]. *Penzenskiy vremennik lyubiteley stariny* [Penza vremennik amateurs of antiquity], Penza, 2000, vol. 12, pp. 1-66. (In Russian).
4. *Kashaev P.V.* Penza: ot proletki do trolleybуса [Penza from the cab to the trolley]. *Gorodskoe prostranstvo v istoricheskoy retrospektive: materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 350-letiyu osnovaniya Penzy* [Proceedings of All-Russian scientific-practical conference dedicated to the 350th anniversary of Penza Urban space in historical perspective]. Penza, “GUMNITS PSU” Publ., 2013, pp. 46-48. (In Russian).
5. *Goroda Rossii v 1904 godu / Tsentral'nyy statisticheskiy komitet MVD* [Cities of Russia in 1904]. St. Petersburg, Nurkin's steam standard lithography, 1906. 907 p. (In Russian).
6. *Penzenskie gubernskie vedomosti* [Penza Provincial Newspaper]. 1883, no. 267. (In Russian).
7. *RGIA (Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv)*. [The Russian State Historical Archive], fund 1288, list 9, file 88. (In Russian).
8. Baranova E.V. *Dinamika sotsial'no-kul'turnoy infrastruktury g. Tambova vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v.* [The dynamics of the socio-cultural infrastructure of Tambov in the second half of XIX – early XX century]. Avtoreferat dissertatsii ... kandidata istoricheskikh nauk. Tambov, 2010. (In Russian).
9. Orlov I.B. *Kommunal'naya strana: stanovlenie sovetskoy sistemy zhilishchno-kommunal'nogo khozyaystva (1917–1941 gg.)* [Communal country: formation of the Soviet system of housing and communal services (1917–1941)]. Moscow, Higher School of Economics Publ., 2015. 600 p. (In Russian).
10. *Penzenskaya gorodskaya Duma: istoriya i sovremennost': posvyashchaetsya 350-letiyu osnovaniya goroda Penzy* [Penza City Council: history and modernity: dedicated to 350th anniversary of the city of Penza: popular-science publication]. Penza, 2013. 280 p. (In Russian).
11. *Trudovaya Penza* [Working Penza], 1926, no. 51, 102; 1928, no. 87, 220. (In Russian).
12. Muravyova I.I. Gorod Tambov v 1930-e gg. (po materialam Gosudarstvennogo arkhiva sotsial'no-politicheskoy istorii Tambovskoy oblasti) [City of Tambov in the 1930s. (based on the State Archive of Socio-Political History of Tambov region)]. *Materialy Obshcherossiyskoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 375-letiyu osnovaniya g. Tambova «Gorod Tambov v proshlom, nastoyashchem i budushchem»* [Proceedings of the All-Russian scientific conference, dedicated to the 375th anniversary of the Tambov “City in the past, present and future”]. Tambov, Publishing House Tambov State University, 2011, pp. 179-186. (In Russian).
13. *Goroda i rayony Tambovskoy oblasti. (Ekonomiko-statisticheskiy spravochnik)* [Cities and districts of Tambov area. (Economic and statistical manual)]. Tambov, 1940. 300 p. (In Russian).
14. *Istoriya Ryazanskoy vlasti: rukovoditeli Ryazanskogo kraya, 1778–2008* [History of Ryazan power: the leaders of the Ryazan region, 1778–2008], ed.-compiler P.V. Akulshin. Ryazan, Ryazan regional typography, 2008. 519 p. (In Russian).
15. *K 900-letiyu Ryazani* [To the 900th anniversary of Ryazan]. Ryazan, 1995. 110 p. (In Russian).
16. *Poslevoennoe dvadtsatiletie. Prevrashchenie Ryazani v krupnyy promyshlennyy tsentr* [The postwar twentieth. Turning Ryazan, a major industrial center]. Available at: <http://www.history-ryazan.ru/node/4736> (accessed 18.05.2016).
17. Muravyova I.I. Blagoustroystvo Tambova v 50-e gg. XX v. [Tambov improvement in 1950s]. *Materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Tambov. Istoricheskiy portret rossiyskogo goroda»* [Proceedings of the conference “Tambov. Historic Portrait of the Russian city”]. Tambov, LLC “TPS”, 2014, pp. 71-78. (In Russian).
18. *Penzenskiy kray v istorii i kul'ture Rossii* [Penza region in the history and culture of Russia]. Penza, PSU Publ., 2014. 526 p. (In Russian).
19. *Transport Penzy* [Penza transportation]. Available at: <http://dmitry-pensa.narod.ru/Untitled-1.html> (accessed 25.05.2016).
20. *Chumakova Nadezhda Nikolaevna. Biografiya* [Tchumakova Nadeszda Nikolaevna. Biography]. Available at: <http://admrzn.ru/gorod->

- ryazan/pochetnye-grazhdane/:5850 (accessed 24.05.2016).
21. *Gorod Ryazan' v tsifrakh. 1960–1975 gody* [City of Ryazan in the numbers. 1960–1975]. Ryazan, 1976. 52 p. (In Russian).
 22. *Tambovu 370 let* [Tambov is 370 years old]. Tambov, OJSC “Julis Publisher”, 2006. 320 p. (In Russian).
 23. *Goroda i rayony Tambovskoy oblasti* [Cities and districts of Tambov area]. Tambov, 2005. 330 p. (In Russian).
 24. *Goroda Tambovskoy oblasti* [Cities of Tambov area]. Tambov, 1998. 258 p. (In Russian).
- Поступила в редакцию 14.07.2016 г.
Received 14 July 2016

UDC 9(045)"311"(1-03)

PUBLIC TRANSPORT IN THE PROVINCIAL (REGIONAL) CENTERS OF RUSSIA IN XIX–XX CENTURIES: THE FORMATION AND DEVELOPMENT (ON MATERIALS OF PENZA, RYAZAN, TAMBOV)

Alexey Yuryevich ILYIN

Candidate of History, Professor, Director of Tambov branch

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Tambov branch

16 Bastionnaya St., Tambov, Russian Federation, 392028

E-mail: auilyin@yandex.ru

The formation and development of public transport in the provincial (regional) centers of Russia in XIX–XX centuries is considered. The relevance of the topic is caused by the need to take into account the previous experience in the organization of transport provision of the population in the Russian cities at the present stage. The birth process of the urban transport system in the provincial and regional centers of the country is analyzed. Until the middle of the XIX century in such cities like Penza, Tambov, Ryazan there was not virtually demand for public transport. Only in the middle of 1920-s in the regional centers the attempts to make bus communication have been initiated. Despite the appearance of the first buses, the entire pre-war period was characterized by the lack of regular public transport of the citizens. The time of intensive quantitative and qualitative urban transport development begins in the postwar years. In the late 1940-s – early 1950-s the first trolleybus routes appeared and the number of buses significantly increased in Ryazan, Penza and Tambov. The second half of the twentieth century is the time of active development of mass public transport in the regional centers, the creation of an extensive route network and passenger growth. The period of highest rise is accounted for 1970–1980-s. In terms of socio-economic crisis of the late twentieth century, the city authorities had to deal with extremely complex and fundamentally new for their traffic management problems. Ecological effects of transport on the urban environment have become urgent. However, in the 1990s the passenger market has not experienced the crisis, it has fundamentally new structured, responding flexibly to the needs of the city. The conclusion is that the inconsistent, unbalanced, but progressive development of “catch-up” urbanization continued.

Key words: public transport; municipal services; passenger transport; urbanization; Penza; Ryazan; Tambov

DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-10(162)-96-103

Информация для цитирования:

Ильин А.Ю. Общественный транспорт в губернских (областных) центрах России XIX–XX вв.: становление и развитие (на материалах Пензы, Рязани, Тамбова) // Вестник Тамбовского университета. Серия Гуманитарные науки. Тамбов, 2016. Т. 21. Вып. 10 (162). С. 96–103. DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-10(162)-96-103.

Ilyin A.Y. Obshchestvennyy transport v gubernskikh (oblastnykh) tsentrakh Rossii XIX–XX vv.: stanovlenie i razvitie (na materialakh Penzy, Ryazani, Tambova) [Public transport in the provincial (regional) centers of Russia in XIX–XX centuries: the formation and development (on materials of Penza, Ryazan, Tambov)]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2016, vol. 21, no. 10 (162), pp. 96–103. DOI: 10.20310/1810-0201-2016-21-10(162)-96-103. (In Russian).