

**А. А. Ефимов**

## Начальный этап развития общественного транспорта в дворцовых городах: дилижансы и омнибусы в 1830-х — начале 1850-х гг.\*

В период существования Российской империи (XIX — начало XX в.) такие поселения, как Царское Село, Петергоф и Гатчина, имели особый статус «дворцовых городов». Их управление осуществлялось непосредственно Министерством императорского двора (МИДв) через дворцовые управления, выполнявшие функции городской администрации. Этот уникальный статус делает изучение их прошлого особенно интересным. Однако зачастую исторические исследования городов и работы, посвященные Придворному ведомству, обходят стороной историю этих уникальных поселений.

Изучение истории российских городов имеет большое значение для специалистов и включает в себя различные аспекты: от социально-правовых до экономических и административных. Существующие концепции в этой области опираются на опыт, накопленный как до, так и после революции. Среди современных исследователей, занимающихся вопросами благоустройства городов Европейской России в XIX — начале XX в., можно отметить таких авторов, как А. Ю. Ильин, И. А. Краснов, А. Б. Бирюкова, М. А. Сергиенко, Н. А. Коновалова и других<sup>1</sup>.

\* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-78-10082 «Дворцовые города как моногорода Российской империи»; <https://rscf.ru/project/24-78-10082/>

В то время как научные работы, посвященные Придворному ведомству, в основном концентрируются на структуре центральных органов министерства или на деятельности учреждений, обеспечивавших жизнедеятельность императорской семьи<sup>2</sup>, история дворцовых городов, за исключением их роли как императорских резиденций, остается малоизученной.

В свою очередь история внутригородского общественного транспорта в до-революционной России не обойдена вниманием исследователей, обращавшихся к анализу как ситуации в государстве в целом<sup>3</sup> или положению дел в отдельных городах<sup>4</sup>, так и изучавших развитие отдельных видов транспорта. При этом дилижансам как, по сути, первому из видов действительно общественного транспорта посвящены статья П. В. Лизунова по истории Общества первоначального заведения дилижансов<sup>5</sup> и обстоятельная публикация А. В. Бекасовой, освещающая в целом возникновение и первичное развитие этого вида транспорта<sup>6</sup>. Однако история появления общественного транспорта в дворцовых городах до настоящего времени предметом специального изучения не становилась. Представляемая статья, подготовленная на основе архивных документов, главным образом из фондов Дворцовых правлений, ставит своей целью как минимум отчасти закрыть эту лауну.

Сразу необходимо сказать, что применительно к рассматриваемому периоду середины XIX в. общественным транспортом можно именовать дилижансы и омнибусы, принадлежавшие компаниям или частным предпринимателям.

Первые омнибусы и дилижансы появились в дворцовых городах в начале 1830-х гг. и принадлежали они Первоначальному заведению дилижансов, основанному в 1820 г. для перевозки пассажиров между Санкт-Петербургом и Москвой. Затем маршрутная сеть этой компании расширялась, и в 1830-х гг. ее экипажи уже перемещались между Санкт-Петербургом и Царским Селом<sup>7</sup> и Санкт-Петербургом и Петергофом<sup>8</sup>. Однако во второй половине 1830-х гг. на этих маршрутах возникла конкуренция, и, если на маршруте в Петергоф это были сопоставимые по уровню омнибусы полковника Лазарева-Станицева<sup>9</sup>, то конкуренция с открытой осенью 1837 г. Царскосельской железной дорогой была значительно серьезнее. В конечном итоге весной 1838 г. Первоначальное общество дилижансов приняло решение, свернув перевозки между столицей и Царским Селом, открыть маршрут между Царским Селом и Гатчиной. 24 апреля 1838 г. из его Главной конторы было направлено письмо на имя коменданта Гатчины генерал-майора Е. А. Роопа с просьбой разрешить поездки экипажей общества по графику: ежедневно утром в Царское Село и вечером обратно, что связывалось с расписанием поездов. Заявлялось, что это даст возможность гатчинцам в один день съездить в столицу и вернуться. Поскольку прежде Гатчина не имела подобного постоянного маршрута, то глава города уже 27 апреля в ответном письме выразил свое согласие на поступившее предложение, обещая содействовать «общепольному предприятию»<sup>10</sup>.

После открытия этого маршрута, судя по отсутствию документов, наступает десятилетнее затишье в развитии сообщения между дворцовыми городами или внутри них. Однако в конце 1840-х — начале 1850-х гг. происходят значительные перемены в этой сфере. Начинаются они с Царского Села как «первого среди равных» из дворцовых городов.

Барон О. Ф. Розен 4 июня 1848 г. направил обращение главноуправляющему дворцовыми правлениями и Царским Селом генералу от артиллерии Я. В. Захаржевскому, предлагая запустить в Царском Селе движение дилижансов от железнодорожного вокзала по городу и прося согласовать эту инициативу. Это запрос потребовал обращения в столичную Распорядительную думу с просьбой сообщить сведения о правилах организации этого вида транспорта в столице (кто выдает разрешения, какие правила работы дилижансов, какие сборы в доход города с содержателей дилижансов)<sup>11</sup>.

По получении ответа, в середине августа разрешение на открытие движения было выдано с возложением на О. Ф. Розена обязанности соблюдать все существующие и будущие правила для этого вида транспорта и с установлением тарифов согласно утвержденному императором мнению Государственного совета от 17 января 1844 г., определившему стоимость поездок в пределах города в 10 коп. и сбор в пользу города в 3 руб. сер. в год с лошади. Основные же требования к организации омнибусного движения заключались в следующем: биржи для омнибусов устраивать по согласованию с полицией, не останавливаться для посадки и высадки на перекрестках и на узких улицах, кондукторам использовать рожок вместо свистка, а на станциях в залах ожидания не иметь ничего, кроме посадочных мест. Получивший разрешение предприниматель к середине сентября сформировал расписание движения экипажей: по Царскому Селу от вокзала две кареты обслуживали две первых части города, еще две ездили в Софию, а к железнодорожному вокзалу ездило по одной карете. Кроме того, два экипажа ездили в Павловск (днем) и обратно (вечером). Соответствующие объявления были, по согласованию с Я. В. Захаржевским, размещены у железнодорожной станции, а также подготовлены для раздачи желающим<sup>12</sup>.

Альтернатива экипажам Первоначального заведения дилижансов на маршруте между Царским Селом и Гатчиной появляется только в 1849 г. В январе ямщик Санкт-Петербургско-Московской ямской слободы Алексей Иванович Чернов обратился к гражданскому губернатору Санкт-Петербурга с просьбой дозволить учредить дилижансы для перевозки между Царским Селом и Гатчиной с взиманием с 4 мест внутри кареты по 1 руб. сер. и с двух мест на передке фаэтона по 50 коп. сер. Это стало бы альтернативой для работавших на этом маршруте двух экипажей<sup>13</sup> Первоначального заведения дилижансов, принадлежавшего к тому времени члену Санкт-Петербургской думы Ф. Д. Серапину. В направленном из Канцелярии управления Санкт-Петербургского военного генерал-губернатора 20 января 1849 г. Я. В. Захаржевскому отношении дополнительно сообщалось, что Царкосельские земский суд и Ратуша в целом

поддержали это обращение. Этому, по-видимому, немало помогло то, что А. И. Чернов сам явился в Ратушу и добровольно обязался платить в пользу Царского Села 30 руб. сер. в год все время, пока будут работать его дилижансы. Губернатор Санкт-Петербурга Н. В. Жуковский со своей стороны, в целом выражая согласие удовлетворить прошение, считал важным оговорить возможность беспрепятственного появления других перевозчиков<sup>14</sup>. При этом для решения вопроса о возможности и условиях реализации этой просьбы также связались с министром внутренних дел, министром финансов и главой Почтового департамента. По итогам обсуждений было установлено, что деятельность предприятия Чернова может быть разрешена при соблюдении ряда условий:

1. Чтобы он использовал для экипажей собственных или наемных, а не почтовых лошадей.
2. Чтобы не называл станциями места остановок для смены лошадей.
3. Чтобы не перевозил в своих экипажах писем, денег и посылок, которые могут быть доставлены по почте (за нарушение — штраф по 1539-й ст. Уложения о наказаниях уголовных и исправительных).
4. Чтобы кондукторы Чернова использовали рожки, а не свистки, звук которых бы разительно отличался от звука почтовых свистков во избежание путаницы на местах конечных остановок.

Главноуправляющий дворцовыми правлениями со своей стороны также не нашел возражений для разрешения деятельности перевозчика при соблюдении установленных условий. В начале июня 1849 г. Я. В. Захаржевский направил предписания полиции Царского Села и управляющему Гатчинским дворцовым правлением, уведомив их о разрешении ямщику А. И. Чернову на запуск дилижансов и распорядившись контролировать соблюдение вышеприведенных правил. Гатчинское дворцовое правление в середине июня также дало предписания полиции контролировать работу Чернова, взяв с него подпisku о согласии с выставленными условиями<sup>15</sup>.

Год с небольшим спустя после основания дилижансного движения в Царском Селе барон О. Ф. Розен вышел уже на более высокий уровень, обратившись в декабре 1849 г. к военному генерал-губернатору Санкт-Петербурга Д. И. Шульгину с просьбой разрешить ему осуществлять перевозки на дилижансах из Санкт-Петербурга в Петергоф и Царское Село, стоимость проезда в которых составила бы по 1 руб. с пассажира. Последний со своей стороны не имел принципиальных возражений, указывая на необходимость соблюдения просителем установленных правил, внесения им положенной платы в пользу города, а также согласия с условиями, сформулированными при решении дела ямщика Чернова. Однако прежде выдачи разрешения генерал-губернатор дополнительно связался с министром внутренних дел и Почтовым департаментом. Чиновники последнего нашли необходимым дополнительно установить, что предприниматель не должен чинить препятствий другим желающим создать на этих направлениях маршруты дилижансов или омнибусов. Окон-

чательное согласование открытия О. Ф. Розеном дилижансного сообщения последовало 25 января 1850 г. со стороны Хозяйственного комитета МВД<sup>16</sup>. Руководство дворцовых городов было проинформировано о выданном разрешении в начале февраля 1850 г., когда Д. И. Шульгин направил отношение Я. В. Захаржевскому, указав дополнительно условия, на которых действует это разрешение. Вслед за этим уже главноуправляющий дворцовыми правлениями 10 февраля 1850 г. направил предписание полиции Царского Села и отношение управляющему Петергофским дворцовым правлением со сведениями о данном барону Розену разрешении на дилижансное сообщение<sup>17</sup>.

Следующим дворцовым городом, в котором возникает внутреннее пассажирское сообщение, становится Петергоф. В марте 1850 г. рижский мещанин А. Меллер обратился в Петергофское дворцовое правление с просьбой разрешить на 5 лет в виде опыта организовать движение «легких садовых экипажей» для перевозки пассажиров, прибывающих на паромовых, от гавани и обратно. Проситель указывал, что в Петергофе предполагалось учредить экипажи наподобие дилижансов, но облегченные, вместимостью не более 10 пассажиров. Планировалось два маршрута по одному экипажу на каждом, действовавших по следующей схеме: от казенной гавани в Санкт-Петербургский и Ораниенбаумский форштаты, с последующим запуском экипажей и от гавани иностранца Граффа. Конечной остановкой в Санкт-Петербургском форштате была Торговая пл., а в Ораниенбаумском она находилась у казарм лейб-гвардии Конно-гренадерского полка. Время отправления экипажей соотносилось с расписанием паромовых. Правила для пассажиров предполагали отсутствие у них большой поклажи, которая бы не помещалась под скамью и заняла бы другое посадочное место. При этом стоимость проезда соответствовала внутригородской для поездок по Царскому Селу и составляла по 10 коп. сер. с человека.

Глава Петергофа 16 марта 1850 г. переслал это обращение главноуправляющему дворцовыми правлениями Я. В. Захаржевскому, выразив поддержку этой инициативе как полезной для города, поскольку введение этих маршрутов помогло бы в деле перевозки пассажиров прибывающих судов в условиях нехватки извозчиков. От Я. В. Захаржевского это обращение было передано министру императорского двора, который представил его императору. Николай I в середине апреля 1850 г. принял эту инициативу, постановив ввести движение двух экипажей «в виде опыта на первый раз на 5 лет» с условием для просителя довести впоследствии при необходимости их число до четырех. Именно условие о количестве экипажей стало проблемой для просителя. Осознав невозможность подготовить дилижансы, 2 июня 1850 г. он обратился в Петергофское дворцовое правление с прошением разрешить передать права на перевозки группе предпринимателей в составе титулярного советника Геслера и купцов Латкина и Кузнецова, от лица которой упомянутое прошение подписал Геслер. Чиновники согласились на это с условием перехода к новым владельцам также и установленных обязанностей по организации маршрутов<sup>18</sup>.

Осенью 1851 г. в перевозках пассажиров между Царским Селом и Гатчиной исчезла конкуренция. Первоначальное заведение дилижансов было выкуплено ямщиком А. И. Черновым, который таким образом стал единственным, кто предоставляет эту услугу. Однако достаточно быстро появились желающие создать альтернативу. 26 октября 1851 г. на имя главноуправляющего дворцовыми правлениями поступило прошение Гатчинского купца 3-й гильдии Сидора Филимонова и крестьянина д. Редкое Кузьмино Василия Агеева. Авторы обращения высказывали желание открыть движение своих дилижансов между указанными городами, чтобы «не допустить произвола» Чернова в назначении цен на проезд. В ответ на это последний направил свое обращение, в котором отмечал, что по требованию властей ранее он принял меры к обеспечению прибытия своих экипажей согласно расписанию движения поездов на вокзале Царского Села, а затем для поддержания своей работы выкупил у Ф. Д. Серапина его компанию. Эти меры потребовали значительных материальных ресурсов, а появление новых конкурентов ощутимо усложнило бы задачу возмещения понесенных расходов и могло вовсе, по словам Чернова, разорить его. Главноуправляющий, осведомленный о том, что предприниматель выкупил имущество Первоначального заведения дилижансов для обеспечения более частого движения экипажей и затратил на это значительную для него сумму в 3000 руб., со своей стороны запросил заключение полиции о работе Чернова и об условиях, предлагаемых просителями. По этому обращению было доложено, что Филимонов и Агеев планировали устроить дилижансы на общем основании для подобных предприятий, намереваясь отправлять экипажи в Гатчину и обратно по 4 раза в сутки с платой по 50 коп. с персоны в один конец. Дилижансы Чернова работали соответственно прибытию поездов на вокзал Царского Села с отправлением за раз от одного до трех экипажей, в зависимости от числа пассажиров. Стоимость поездок составляла по 75 коп. с 6 пассажиров внутри экипажа, а с других мест — по 50 коп. При этом надбавка в 25 коп. была введена незадолго до того для ускорения окупаемости приобретения конкурента с обязательством Чернова по достижении этой цели вернуться к плате по 50 коп. для всех даже при условии своего монопольного положения. Кроме того, Чернову удалось получить заключение коменданта Гатчины генерал-лейтенанта Ф. И. Люце, в котором отмечалось, что его предприятие, обеспечивавшее поездки к каждому отправлению поездов, оказало пассажирам, в особенности жителям Гатчины, большую услугу<sup>19</sup>.

Главноуправляющий со своей стороны не удовлетворился исключительно объяснениями Чернова, запросив 30 ноября 1851 г. оценку состояния дел с дилижансами и привлекательности предложения С. Филимонова и В. Агеева уже напрямую от руководства Гатчины. В поступившем ответе отмечалось, что до появления дилижанского сообщения жителям Гатчины было весьма затруднительно добираться до вокзала Царского Села. При этом введение в 1838 г. движения экипажей Первоначального заведения дилижансов хоть и облегчило

эту задачу, но не решило ее (поскольку было только два отправления в день по одному экипажу с платой в 1 руб. сер., непосильной для многих небогатых горожан). Инициатива введения альтернативного перевозчика, по словам Ф. И. Люце, принадлежала группе жителей Гатчины, убедивших Чернова открыть свое предприятие. Запуск движения дилижансов потребовал ощутимых затрат, но при этом его экипажи ходили к каждому поезду и тариф за поездку был по 50 коп. Это вынудило Ф. Д. Серапина усилить движение экипажей и снизить цену, что значительно помогло жителям. При такой схеме обслуживания оба предпринимателя несли убытки, поскольку отнюдь не всегда доходы от поездки покрывали операционные расходы. Покупка А. И. Черновым заведения Серапина отнюдь не привела к снижению качества обслуживания, но даже при отсутствии конкуренции предпринимателю с трудом удавалось избегать убытков. Введение же второго перевозчика привело бы или к разорению одного из них, вероятнее всего Чернова, вынужденного нести расходы на выплату взятой в долг на приобретение фирмы своего конкурента суммы в 3000 руб., или, в лучшем случае, к отсутствию прибыли у обоих предпринимателей. Соответственно, создание конкуренции не только не принесло бы пользы жителям Гатчины, но, напротив, ставило под угрозу вообще возможность существования дилижансного сообщения и создавало риск вернуться к положению, существовавшему до его создания. Это мнение поддержал и Я. В. Захаржевский, 30 декабря 1851 г. указавший полиции Царского Села оставить прошение С. Филимонова и В. Агеева без последствий<sup>20</sup>.

Однако купец Филимонов не оставил идеи об организации дилижансного сообщения, повторно подав обращение уже на имя Санкт-Петербургского гражданского губернатора П. М. Донаурова, желая дать «облегчение» пассажирам, пользовавшимся дилижансами Чернова, предполагая взимать за проезд внутри кареты 60 коп. и 50 коп. за открытые места. При этом купец дал в Царкосельской ратуше подписку, обязавшись платить в доход города по 30 руб. сер. в год. Последняя со своей стороны не видела препятствий, но отмечала, что окончательное решение за главноуправляющим. Запросы главноуправляющему по этому вопросу последовали 16 сентября 1852 г. со стороны Царкосельской городской ратуши, а 24 сентября от губернатора. Вторая попытка Сидора Филимонова добиться разрешения также не увенчалась успехом, поскольку 30 октября 1852 г. Я. В. Захаржевский ответил П. М. Донаурову с указанием на предшествующее рассмотрение петиции, завершившееся отказом, особо отметив, что ныне с учетом устройства железной дороги из Петербурга до Гатчины заведение Чернова терпит дополнительные убытки, а создание конкурентного предприятия признавалось вовсе нецелесообразным<sup>21</sup>.

В заключение стоит еще раз отметить, что до 1830-х гг. многоместные экипажи действовали только для поездок между столицей, Санкт-Петербургом и ближайшими загородными резиденциями, Царским Селом и Петергофом. Основным игроком на этом поле являлось основанное в 1820 г. Общество

первоначального заведения дилижансов, работавшее по обоим указанным направлениям. При этом у него имелись и локальные конкуренты. Открытие осенью 1837 г. Царскосельской железной дороги создало серьезную конкуренцию Обществу на этом направлении, но предприниматели оперативно отреагировали, открыв в 1838 г. взамен ставшего невыгодным маршрута из столицы до Царского Села сообщение между Гатчиной и Царским Селом. В последующие полтора десятилетия в сфере дилижансного сообщения появляются уже несколько новых перевозчиков, организовавших поездки как по уже упомянутым маршрутам Санкт-Петербург — Царское Село, Санкт-Петербург — Петергоф и Царское Село — Гатчина, так и между Царским Селом и Павловском, а также внутригородские перевозки, в Царском Селе к железнодорожному вокзалу, а в Петергофе — к паровой пристани. К 1850-м гг. поступательное развитие железнодорожного сообщения все более усложняло существование дилижансного сообщения. При этом чиновники, с одной стороны, ужесточали условия для предпринимателей, предписывая на линии Гатчина — Царское Село синхронизировать частоту прибытия и отправления экипажей с расписанием движения поездов, а с другой, старались не допустить полного разорения уже действовавших предпринимателей, ограничивая конкуренцию в условиях нестабильного пассажиропотока, не гарантировавшего значительный доход даже для единственного перевозчика.

<sup>1</sup> *Скубневский В. А., Гончаров Ю. М.* Города Западной Сибири во второй половине XIX — начале XX в. Население. Экономика. Застройка и благоустройство. Барнаул, 2007. 292 с.; *Бирюкова А. Б.* Благоустройство поволжских городов как разновидность градостроительной практики (конец XVIII — первая половина XIX в.) // Модернизация культуры: от культурной политики к власти культуры. Материалы IV Международной научно-практической конференции. Самара, 2016. С. 321–327; *Сергиенко М. А.* Трансформация повседневной жизни провинциальных российских городов под влиянием технических инноваций во второй половине XIX — начале XX в. (на примере Курской губернии) // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. История. Политология. 2015. № 1 (198). С. 105–110; *Макаров Д. В., Зайцева И. А., Андреева О. Р., Целовальникова Н. В., Острякова Ю. Е.* Исторические аспекты развития жилищно-коммунального хозяйства в России (XVII–XXI вв.). Иваново, 2015. 72 с.; *Ильин А. Ю.* Развитие городского хозяйства региональных центров России в условиях урбанизации XVIII–XX вв. Тамбов, 2018. 467 с.; *Нардова В. А., Сухорукова А. С., Чистиков А. Н.* Городское хозяйство Петербурга: XIX — начало XX века. СПб., 2014. 399 с.; *Коновалова Н. А.* Обновление городского хозяйства Москвы при городском голове Н. А. Алексееве // Московская городская дума. 1862–1917 гг.: Материалы научно-практической конференции. М., 2019. С. 102–112; *Мамаев А. В.* Городское благоустройство, финансы и вопрос о муниципализации в России накануне революции 1917 года // Историко-экономические исследования. 2016. Т. 17, № 2. С. 321–342.

<sup>2</sup> *Несмеянова И. И.* Министерство императорского двора и уделов в истории российской государственности. Челябинск, 2009. 275 с.; *Выскочков Л. В.* Будни и праздники императорского двора. СПб., 2012. 496 с.; *Зимин И. В.* Повседневная жизнь российского им-

- ператорского двора, вторая четверть XIX — начало XX в. Взрослый мир императорских резиденций. М., 2010. 556 с.
- <sup>3</sup> Волков М. В., Колбасникова М. А. История зарождения и развития пассажирского транспорта в России // Вестник транспорта. 2012. № 6. С. 32–39; *Тархов С. А.* Городской транспорт Российской империи в годы Первой мировой войны // Экономический журнал. 2014. № 4 (36). С. 89–124.
  - <sup>4</sup> *Курмакаева Д. Ю.* Из истории становления общественного транспорта Саратова // Известия Саратовского университета. Новая сер. Сер. История. Международные отношения. 2011. Т. 11, № 2-2. С. 101–105; От конки до трамвая: из истории петербургского транспорта / Е. Шапилов и др.; редкол.: Ю. Горлин (пред.) и др. СПб.; М., 1993. 239 с.; *Тархов С. А.* Городской пассажирский транспорт Москвы: Краткий исторический очерк к 125-летию возникновения. М., 1997. 96 с.
  - <sup>5</sup> *Лизунов П. В.* Общество первоначального заведения дилижансов: первая акционерная транспортная компания в России // Вестник Российского университета дружбы народов. 2012. Сер. История России. № 4. С. 80–93.
  - <sup>6</sup> *Бекасова А. В.* Дилижансы на дорогах России XIX в.: от замысла — к практике воплощения // *Quaestio Rossica*. 2017. Т. 5, № 1. С. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209
  - <sup>7</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 487. Оп. 7. Д. 4004. Л. 2 об.
  - <sup>8</sup> РГИА. Ф. 490. Оп. 2. Д. 974. Л. 17–19.
  - <sup>9</sup> Там же. Д. 934. Л. 12–17; Д. 974. Л. 20 — 23 об.
  - <sup>10</sup> РГИА. Ф. 491. Оп. 1. Д. 1979. Л. 1, 1 об., 9.
  - <sup>11</sup> РГИА. Ф. 487. Оп. 7. Д. 3969. Л. 1–2, 6, 6 об.
  - <sup>12</sup> Там же. Л. 3–5, 7–11.
  - <sup>13</sup> Зимой ходило два экипажа по 6 мест с платой по 1 руб. сер., а летом один на 11 мест (9 по 1 руб. сер., 2 по 85 коп.), а другой на 10 мест (8 по 1 руб. сер., 2 по 85 коп.), летние могли по мере надобности меняться.
  - <sup>14</sup> РГИА. Ф. 487. Оп. 7. Д. 4004. Л. 1 — 2 об.
  - <sup>15</sup> Там же. Л. 3 — 6 об.; Ф. 491. Оп. 2. Д. 2310. Л. 2–4.
  - <sup>16</sup> РГИА. Ф. 1287. Оп. 29. Д. 1065. Л. 1 — 6 об.
  - <sup>17</sup> РГИА. Ф. 487. Оп. 7. Д. 4023. Л. 1 — 3 об.
  - <sup>18</sup> РГИА. Ф. 490. Оп. 2. Д. 2231. Л. 1 — 9 об., 12.
  - <sup>19</sup> РГИА. Ф. 487. Оп. 7. Д. 4037. Л. 1 — 6 об.
  - <sup>20</sup> Там же. Л. 7 — 13 об.
  - <sup>21</sup> Там же. Л. 14–19.

## References

Beckasova, A.V. Dilizhansy na dorogakh Rossii XIX v.: ot zamysla — k praktike voploshcheniya [Stagecoaches on Russian Roads in the 19<sup>th</sup> Century: From Design to Production. In Russ.]. In *Quaestio Rossica*. 2017. Vol. 5, no. 1, pp. 32–55. DOI 10.15826/qr.2017.1.209

Biryukova, A.B. Blagoustroystvo povolzhskikh gorodov kak raznovidnost' gradostroitel'noi praktiki (konets XVIII — pervaya polovina XIX vv.) [Improvement of the Volga Cities as a Type of Urban Planning Practice (Late 18<sup>th</sup> — First Half of the 19<sup>th</sup> Centuries). In Russ.] In Solov'eva S. V. (ed.) *Modernizatsiya kul'tury: ot kul'turnoi politiki k vlasti kul'tury. Materialy IV Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Samara, SGIK press, 2016, pp. 321–327.

Il'in, A. Yu. *Razvitiye gorodskogo khozyaistva regional'nykh tsentrov Rossii v usloviyakh urbanizatsii XVIII — XX vv.* [Development of Urban Economy of Regional Centers of Russia in the Context of Urbanization of the 18<sup>th</sup>–20<sup>th</sup> Centuries. In Russ.]. Tambov, Michurinsk publ., 2018. 467 p.

Istomina, E.G. Puti soobshcheniya i transport v Rossii v XVI — nachale XX v. [Communication Routes and Transport in Russia in the 16<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries. In Russ.]. In Aver'yanov, K. A. (ed.) *Istoricheskaya*

*geografiya Rossii, IX — nachalo XX veka: Territoriya. Naseleniye. Ekonomika: ocherki*. Moscow, Institut rossiiskoi istorii RAN publ., 2013, pp. 166–229.

Konovalova, N. A. Obnovleniye gorodskogo khozyaistva Moskvy pri gorodskom golove N. A. Alekseyeve [Renewal of the Moscow Urban Economy under the Mayor N. A. Alekseev. In Russ.]. In Orlov, S. V. (ed.) *Moskovskaya gorodskaya дума. 1862–1917 gg. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Moscow, Moskovskaya Gorodskaya Duma publ., 2019, pp. 102–112.

Kurmakaeva, D. Yu. Iz istorii stanovleniya obshchestvennogo transporta Saratova [From the History of the Formation of Public Transport in Saratov. In Russ.]. In *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya ser. Ser. Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya*. 2011. Vol. 11, no. 2–2, pp. 101–105.

Lizunov, P. V. Obschestvo pervonachal'nogo zavedeniya dilizhansov: pervaya aktsionernaya transportnaya kompaniya v Rossii [Society for the Initial Establishment of Travelling Diligences Connection: the First Transport Company in Russia. In Russ.]. In *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Ser. Istoriya Rossii*. 2012. No. 4, pp. 80–93.

Makarov, D. V., Zaitseva, I. A., Andreyeva, O. R., Tseloval'nikova, N. V., Ostryakova, Yu. Ye. *Istoricheskiye aspekty razvitiya zhilishchno-kommunal'nogo khozyaistva v Rossii (XVII–XXI vv.)* [Historical Aspects of the Development of Housing and Communal Services in Russia (17<sup>th</sup>–21<sup>st</sup> Centuries). In Russ.]. Ivanovo, LISTOS publ., 2015. 72 p.

Mamayev, A. V. Gorodskoe blagoustroistvo, finansy i vopros o munitsipalizatsii v Rossii nakanune revolyutsii 1917 goda [Urban Development, Finances and the Issue of Municipalization in Russia on the Eve of the 1917 Revolution. In Russ.]. In *Istoriko-ekonomicheskkiye issledovaniya*. 2016. Vol. 17, no. 2, pp. 321–342.

Nardova, V. A., Sukhorukova, A. S., Chistikov, A. N. *Gorodskoe khozyaistvo Peterburga: XIX — nachalo XX veka* [Urban Economy of St. Petersburg: 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries. In Russ.]. St. Petersburg, Kreativ publ., 2014. 399 p.

Nesmeyanova, I. I. *Ministerstvo imperatorskogo dvora i udelov v istorii rossiiskoi gosudarstvennosti* [The Ministry of the Imperial Court and Appanages in the History of Russian Statehood. In Russ.]. Chelyabinsk, Yuzhno-Ural'skoe knizhnoe izdatel'stvo, 2009. 275 p.

Sergienko, M. A. Transformatsiya povsednevnoi zhizni provintsial'nykh rossiiskikh gorodov pod vliyaniem tekhnicheskikh innovatsii vo vtoroi polovine XIX — nachale XX vv. (na primere Kurskoi gubernii) [Transformation of Everyday Life in Provincial Russian Cities under the Influence of Technical Innovations in the Second Half of the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries (on the Example of Kursk Province). In Russ.]. In *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya. Politologiya*. 2015. No. 1 (198), pp. 105–110.

Shapilov, E. D., Velichenko, M. N., Protsai, L. A. *Ot konki do tramvaya: iz istorii peterburgskogo transporta* [From Horse-Drawn Tram to Tram: from the History of St. Petersburg Transport. In Russ.]. St. Petersburg, Liki Rossii publ.; Moscow, Dzhuliya publ., 1993. 239 p.

Skubnevskii, V. A., Goncharov, Yu. M. *Goroda Zapadnoi Sibiri vo vtoroi polovine XIX — nachale XX v. Naselenie. Ekonomika. Zastroika i blagoustroistvo* [Cities of Western Siberia in the Second Half of the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Centuries. Population. Economy. Development and Improvement. In Russ.]. Barnaul, 2007. 292 p.

Tarkhov, S. A. *Gorodskoi passazhirskii transport Moskvy: Kratkii istoricheskii ocherk k 125-letiu vozniknoveniya* [Urban Passenger Transport of Moscow: Brief Historical Essay for the 125<sup>th</sup> Anniversary of its Emergence. In Russ.]. Moscow, Mosgortrans publ., 1997. 96 p.

Tarkhov, S. A. Gorodskoi transport Rossiiskoi Imperii v gody Pervoi mirovoi voiny [Urban Transport of the Russian Empire during the First World War. In Russ.]. In *Ekonomicheskii zhurnal*. 2014. No. 4 (36), pp. 89–124.

Volkov, M. V., Kolbasnikova, M. A. Istoriya zarozhdeniya i razvitiya passazhirskogo transporta v Rossii [History of the Origin and Development of Passenger Transport in Russia. In Russ.]. In *Vestnik transporta*. 2012. No. 6, pp. 32–39.

Vyskochkov, L. V. *Budni i prazdniki imperatorskogo dvora* [Weekdays and Holidays of the Imperial Court. In Russ.]. St. Petersburg, Piter publ., 2012. 496 p.

Zimin, I. V. *Povsednevnyaya zhizn' rossiiskogo imperatorskogo dvora, vtoraya chetvert' XIX — nachalo XX v. Vzroslyi mir imperatorskikh rezidentsii* [Everyday Life of the Russian Imperial Court, Second Quarter of the 19<sup>th</sup> — Early 20<sup>th</sup> Century. The Adult World of Imperial Residences. In Russ.]. Moscow, Tsentrpoligraf publ., 2010. 556 p.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

**А. А. Ефимов. Начальный этап развития общественного транспорта в дворцовых городах: дилижансы и омнибусы в 1830-х — начале 1850-х гг. // Петербургский исторический журнал. 2026. № 1. С. 33–44. DOI: 10.51255/2311–603X\_2026\_1\_33**

*Аннотация.* Статья обращается к одному из важных вопросов существования дворцовых городов в XIX в., освещающая начальный этап развития общественного транспорта в этих населенных пунктах. Применительно к рассматриваемому периоду таковым автор признает дилижансы и омнибусы, принадлежавшие компаниям или частным предпринимателям. В статье отмечается, что до 1830-х гг. многоместные экипажи действовали только для поездок между столицей, Санкт-Петербургом и ближайшими загородными резиденциями, Царским Селом и Петергофом. Основным игроком на этом поле являлось основанное в 1820 г. Общество первоначального заведения дилижансов, работавшее по обоим указанным направлениям. При этом у него имелись и локальные конкуренты. Открытие осенью 1837 г. Царскосельской железной дороги создало серьезную конкуренцию Обществу, но предприниматели оперативно отреагировали, открыв в 1838 г. взамен ставшего невыгодным маршрута из столицы сообщение между Гатчиной и Царским Селом. В последующие полтора десятилетия в сфере дилижансного сообщения появляются уже несколько новых предпринимателей, организовавших поездки как по уже упомянутым маршрутам Санкт-Петербург — Царское Село, Санкт-Петербург — Петергоф и Царское Село — Гатчина, так и между Царским Селом и Павловском, а также внутригородские перевозки, в Царском Селе к железнодорожному вокзалу, а в Петергофе — к паровой пристани. Поступательное развитие к 1850-м гг. железнодорожного сообщения все более усложняло существование дилижансного сообщения. При этом чиновники, с одной стороны, ужесточали условия для предпринимателей, предписывая на линии Гатчина — Царское Село синхронизировать частоту прибытия и отправления экипажей с расписанием движения поездов, а с другой, старались на допустить полного разорения уже действовавших предпринимателей, ограничивая конкуренцию в условиях нестабильного пассажиропотока, не гарантировавшего значительный доход даже для единственного перевозчика.

*Ключевые слова:* дворцовые города, Царское Село, Петергоф, Гатчина, Общество первоначального заведения дилижансов, барон О. Ф. Розен, А. И. Чернов.

## FOR CITATION

**A. A. Efimov. The Initial Stage of Public Transport Development in Palace Cities: Stagecoaches and Omnibuses in the 1830s — Early 1850s // Petersburg Historical Journal, no. 1, 2026, pp. 33–44. DOI: 10.51255/2311–603X\_2026\_1\_33**

*Abstract:* The article addresses one of the important issues of the existence of palace towns in the 19<sup>th</sup> century, highlighting the initial stage of public transport development in these settlements. In relation to the period under consideration, the author recognizes stagecoaches and omnibuses owned by companies or private entrepreneurs as such. The article notes that until the 1830s, multi-seat carriages operated only for trips between the capital, St. Petersburg and the nearest residences, Tsarskoye Selo and Peterhof. The main player in this field was the Society of the Initial Establishment of Stagecoaches, founded in 1820, which worked in both directions. At the same time, it also had local competitors. The opening of the Tsarskoye Selo Railway in the autumn of 1837 created serious competition for the Company, but entrepreneurs responded promptly, opening in 1838 a service between Gatchina and Tsarskoye Selo to replace the route from the capital, which had become unprofitable. In the following decade and a half, several new entrepreneurs appeared in the sphere of stagecoach service, organizing trips along the already mentioned routes St. Petersburg — Tsarskoye Selo, St. Petersburg — Peterhof and Tsarskoye Selo — Gatchina, and opening a service between Tsarskoye Selo and Pavlovsk, as well as intracity transportation, in Tsarskoye Selo to the railway station, and in Peterhof — to the steamship pier. The progressive development of railway service by the 1850s increasingly complicated the existence of stagecoach service. At the same time, officials, on the one hand, tightened the conditions for entrepreneurs, ordering the Gatchina — Tsarskoye Selo line to synchronize the frequency of arrival and departure of crews with the train schedule, and on the other hand, they tried to prevent the complete ruin of already operating entrepreneurs, limiting competition in the conditions of unstable passenger flow, which did not guarantee significant income even for the only transporter.

*Key words:* palace cities, Tsarskoye Selo, Peterhof, Gatchina, Initial establishment of stagecoaches, Baron O. F. Rosen, A. I. Chernov.

*Автор:* **Ефимов, Андрей Александрович** — к.и.н., старший научный сотрудник, Санкт-Петербургский институт истории РАН (Санкт-Петербург, Россия).

*Author:* **Yefimov, Andrey Aleksandrovich** — PhD in History, senior research fellow, Saint Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg, Russia).

**E-mail:** aaeifimov5@gmail.com

**ORCID:** 0000-0001-9016-1091