

12. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 91. Д. 2421. Л. 10-11; РГАНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 492. Л. 2-3, 10.
13. РГАНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 492. Л. 1.
14. Там же. Д. 522. Л. 177-178; Д. 523. Л. 138-139.
15. Воронов Г.И. Немного воспоминаний // От оттепели до застоя. М., 1990. С. 116; РГАНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 522. Л. 178; Д. 523. Л. 138-139.
16. Александров-Агентов А.М. Брежнев и Хрущев. Записки помощника четырех генсеков // Новый мир. 1993. № 22. С. 40; Шелест П.Е. ...Да не судимы будете. Дневниковые записи, воспоминания члена Политбюро ЦК КПСС. М., 1995. С. 233.

Сухоносова С.В.

Проблема создания системы общественного городского транспорта в Екатеринбурге в конце XIX – начале XX вв.

Рост населения города, интенсивное развитие промышленности и торговли, недостатки организации извозного дела в Екатеринбурге конца XIX в. обусловили необходимость создания системы общественного городского транспорта.

Городское самоуправление осознавало серьезность данной проблемы. На заседаниях Екатеринбургской городской думы не раз отмечалось, что для обеспечения качественного транспортного сообщения проведения отдельных мероприятий по регламентации извозного промысла не достаточно. По мнению гласного С.А. Бибикова, решить проблему «предоставления населению города удобных способов передвижения» можно было только с созданием общественного городского транспорта (1).

Ближе всего к осуществлению был проект организации в Екатеринбурге городского трамвая. Конно-железные дороги (конки) появились в России еще в 60-х годах XIX в. (в 1863 г. в Петербурге) (2). В Екатеринбурге вопрос о создании конно-железного пути рассматривался Думой в 1884-85 гг., когда по Покровскому проспекту была проложена ветка от железнодорожных мастерских (на берегу р. Исети) до станции «Екатеринбург II» Екатеринбургско-Тюменской железной дороги. Комиссия, избранная для решения этого вопроса (в составе Н.А. Ренкуля, А.Н. Казанцева, И.И. Симанова, В.И. Дмитриева и др.) приняла проект правил по паровозному движению по улицам города, «вопрос о конке» решен не был (3).

В 1890-х гг. во многих Российских городах (Киеве, Одессе, Твери, Екатеринославле) появились электрические трамвайные линии. Как и эти города, Екатеринбург оказался в более выгодном положении, чем Москва и Петербург, вынужденные дожидаться окончания сроков концессий владельцев конок, но попытка создания городского трамвая в 1896-1900 гг. оказалась неудачной. Проект договора, предложенного А.Д. Елтышевым разрабатывался Электрической комиссией Думы (в составе 9 человек, в т.ч. С.А. Бибикова, И.И. Симанова и И.Ф. Круковского) в течение трех лет с июня 1896 г. по июль 1899 г. (4). Заключительная редакция договора была составлена уже с «Франко-Русским торгово-промышленным обществом», которому А.Елтышев продал кон-

цессию в мае 1899 г.. На заседании 11 июля 1899 г. Дума утвердила технические условия договора (количество и оснащенность вагонов, расписание движения, права и обязанности пассажиров и т.п.) и срок концессии (20 лет), по окончании которого управа имела право выкупить все предприятие в собственность города (5). В октябре 1900 г. на постройку трамвая было получено разрешение Министерства Внутренних дел, но по причине недостатка средств идея постройки заглохла на 10 лет. По словам С.А.Захарова, «отцы города» сомневались, будет ли с трамваем лучше, стоит ли городу брать на себя эту задачу (6).

В течение шести лет «электрическая комиссия» (с 1912 г. – «комиссия по улучшению электрического освещения») разрабатывала проект, предложенный в 1910 г. городской думе В.П.Павловским. Мнения членов комиссии разделились: И.Ф.Круковский считал, что население Екатеринбурга недостаточно для того, чтобы трамвайное движение окупилось, другие гласные настаивали на том, что создание городского трамвая потребуется в любом случае (7).

Осенью 1916 г. городская дума выбрала и доработала один из предложенных на рассмотрение проектов сети трамвайных линий (компания «Сименс-Шукерт») (8). Предусматривалось создание пяти трамвайных линий, соединяющих городские окраины (Цыганскую Слободу, ВИЗ) с центром города и станцией Екатеринбург I (9).

Проект был разработан очень тщательно и был готов к реализации, но руководство компании «Сименс-Шукерт» в декабре 1916 г. приняло решение начать постройку только после окончания первой мировой войны. На заседании городской комиссии по постройке трамвая 25 февраля 1917 г. обсуждалось предложение инженера К.Г.Репина, руководившего постройкой трамвая в Архангельске немедленно приступить к работам по сооружению трамвайных линий, несмотря на нехватку рабочих рук и средств, но собрание не сочло возможным прибегнуть к еще одному займу (10). Вторая попытка создания городского трамвая в Екатеринбурге также закончилась неудачно, хотя проект был близок к осуществлению. Первая трамвайная линия в городе была пущена только в 1929 году (11) / Екатеринбург. Памятные даты (1917-1998) // Известия Уральского государственного университета. 1998. № 9. С.53.

В начале XX века появляются и другие проекты общественного городского транспорта. Так, 14 июня 1906 г. в Думе была избрана комиссия для рассмотрения предложения инженера Н.И.Попова об организации движения омнибусов (многоместных конных экипажей общественного пользования), которое в то время существовало во многих других Российских городах, в частности в Челябинске. Члены комиссии (И.К.Анфиногенов, С.А.Бибиков, И.А. Фальковский, И.Ф. Круковский и А.М. Симонов) признали предложение Н.И.Попова «желательным», но, поскольку он требовал пре-

доставления исключительного права эксплуатации движения омнибусов в течение 12 лет, вопрос остался нерешенным (12).

Городской думой решался и вопрос об эксплуатации автомобильного движения. В марте 1908 г. право пассажирских перевозок на автомобилях было предоставлено предпринимателю Н.М.Чернавину, в сентябре 1910 г. – В.Г. Ярутину. Размеры платы за прокат автомобиля устанавливались городской управой и утверждались городской думой. На заседании Думы 1 сентября 1910 г. гласные высказались против предоставления исключительных прав на автомобильные перевозки на длительный срок, признав более выгодным для города свободную конкуренцию в автомобильном деле с целью понижения цен на перевозки и обеспечения большей доступности пользования автомобилями жителями. Но плата за прокат автомобиля была слишком высокой (5-10 руб. в час), для большей части горожан это было недоступно (13).

Не были успешными и попытки организации автобусного движения в Екатеринбурге в 1911-1913 гг. 30 декабря 1911 г. дворянин В.Г. Ярутин обратился в Управу с предложением открыть «правильное непрерывное движение» по улицам Екатеринбурга и его окрестностям семи автобусов для широкого пользования публики. В проекте предусматривалась постройка гаража, ремонтных мастерских и павильонов для пассажиров (14). Для наблюдения за правильностью автобусного движения и взимания платы с пассажиров Ярутин пригласил наблюдателей от Управы. Обсуждение предложения В.Г. Ярутина в думе проходило 25 января 1912 г. С.А. Бибиков высказал мнение, что автобусное движение могло бы себя оправдать только при большом количестве автобусов на линии. Семи автобусов недостаточно, перерывы в движении будут «слишком большими» (по 15 минут), никто не захочет ждать столько времени, когда можно воспользоваться услугами извозчика (15). Но большинство гласных признали условия Ярутина приемлемыми. Дума поручила Управе выработать проект договора. В мае 1912 г. Управа представила на утверждение Думы таксу предполагаемого автобусного движения. Цены за проезд в городских автобусах предполагались невысокие от 10 до 45 коп. (в зависимости от расстояния и времени суток). Предусматривались льготные цены на проезд для учащихся (16). Тем не менее проект не был реализован: по просьбам правопреемника Ярутина, В.Е. Бочарникова (предложившего установить для автобусов рельсовые пути) сроки открытия движения несколько раз отодвигались. 4 сентября 1912 г. Бочарников предложил Думе новый договор с предоставлением ему монополии на 10 лет, в течение которых городское управление не могло открыть трамвайное движение. Думу такие условия не удовлетворили, решение вопроса об автобусном движении было отложено до февраля 1913 г., и, в конечном итоге, не было принято. Регулярное автобусное движение в городе было установлено только в 1925 г. (17).

Рассматривалась городскими властями и возможность создания в Екатеринбурге общественного речного транспорта. С 1916 г. по инициативе предпринимателя Ф.И.Потапова, одобренной Думой и подхваченной Управой в марте 1915 г. было организовано «моторно-пассажирское» движения на Исети (катера курсировали с 6 утра до 10 часов вечера от Каменного моста до Уктуса и от плотины городского пруда до ВИЗа). В июне 1917 г. Дума рассмотрела предложение Уральской Торгово-промышленной конторы по устройству паромного сообщения на р. Исети, с оборудованием нескольких пристаней. Предполагалось соединение двух участков пути по реке через автомобильные перевозки от Каменного моста до Городского Пруда. Управа и Дума посчитали предложение вполне приемлемым, но решение вопроса пришлось отложить до окончания войны (18).

В целом, для разработки всех проектов общественного транспорта (экипажного, автобусного, трамвайного, речного) Екатеринбурга в конце XIX – начале XX вв. было характерно отсутствие инициативы со стороны городского самоуправления: все проекты предлагались частными предпринимателями, а городская дума их лишь поддерживала или отклоняла. Положительным моментом в деятельности Управы и специальных комиссий, созданных Думой, была особенно тщательная и всесторонняя проработка всех условий проектов (экономических, технических, юридических). С другой стороны это приводило к тому, что темпы разработки проектов были крайне медленными, решение вопросов часто откладывалось. Другим серьезным препятствием на пути к решению проблем городского общественного транспорта был хронический дефицит городского бюджета. По этой причине в 1916 г. в условиях военного времени пришлось отложить создание городского трамвая, хотя проект был готов к реализации. В результате, несмотря на то, что необходимость создания общественного городского транспорта для «предоставления населению удобных способов передвижения» хорошо осознавалась представителями городского самоуправления, Екатеринбург по качеству транспортного сообщения значительно отставал от других городов Российской Империи (Киева, Одессы, Твери, Архангельска, Челябинска и др.)

1. ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д.1982. Л. 86.

2. История трамвая и троллейбуса Екатеринбурга. Екатеринбург, 1999. С. 6.

3. Протоколы Екатеринбургской городской думы. 03.09.1884. С. 34; Там же. 08.10.1884. С. 78; Там же. 17.04.1885. С. 57-63; Там же. 27.06.1885. С. 67; Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С. 883.

4. История трамвая и троллейбуса Екатеринбурга. Указ. изд. С.9, 11; Захаров С.А. Это было недавно...: Записки старого свердловчанина. Свердловск, 1985. С.117; ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д. 1976. Л.77-77 об.; Д.1977. Л. 4-4 об.

5. История трамвая и троллейбуса Екатеринбурга. С. 11; ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д. 1977. Л. 28 об., 39-40.

6. Захаров С.А. Указ. соч. С. 117.

7. История трамвая и троллейбуса Екатеринбурга. С. 11.
8. Зауральский край. 1916. 6 января. № 4. С.3.
10. ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.526. Л.129-129 об., 178 об.
11. Зауральский край. 1917. 25 февраля. № 44. С. 3; 3 марта. № 49. С.2.
12. ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д.1982. Л. 86; Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.42-42 об.
13. ГАСО Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.53-53 об.; Ф.8. Оп.1. Д.1984.Л. 77-77 об.; Захаров С.А. Указ. соч. С. 97.
14. ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д.1988. Л.44-44 об.
15. Там же. Л.45 об. – 46.
16. ГАСО. Ф. 8. Оп.1. Д.1988. Л. 286-288.
17. ГАСО. Ф. 8. Оп.1. Д.1988. Л. 286, 355-356; Захаров С.А. Указ. соч. С. 99.
18. Зауральский край. 1915. 31 марта. № 126. С.3; Там же. 1917. 10 июня. С. 3.

Фефилова Т.Ю.

**Возможность использования археологических источников
при изучении истории костюма
(на примере мелкой антропоморфной пластики)**

Костюм разных исторических эпох и народов традиционно изучается примерно на одном круге источников. Естественно, что при изучении костюма XIX – XX вв. он значительно расширяется, чем при изучении более ранних времен, но это всегда письменные, вещественные и изобразительные виды источников.

Абсолютно не заслуженно, на наш взгляд, исследователи пренебрегают археологическими источниками (исключение составляют работы М.Г.Рабиновича) (1), которые могут дать информацию, не содержащуюся в других видах. Это объясняется тем что, археологические источники наверняка можно отнести к наиболее трудным в исследовании при изучении истории костюма, так как, не обладая специальными знаниями по археологии их сложно анализировать и использовать. При этом если у ученого еще есть возможность изучить такую часть костюма древнего человека, как украшения, и методом анализа положения находок по отношению к костяку – его конструкцию, то крой костюма, способы и виды его орнаментации остаются «белым пятном» заполнить которое выпадает на долю уже совсем иных источников.

Бытует мнение, что костюм первобытного человека мало отличался от костюма современных «этнографических» народов. В некоторых работах даже делаются попытки, рассматривая костюм первобытного общества вести повествование о костюме какого-либо современного народа находящегося на ранней ступени развития. Конечно, нельзя сказать, что такой подход вовсе лишен оснований, напротив, они достаточно веские, но все же чисто механический перенос костюма одного народа (или ряда народов) на костюм первобытного человека «вообще» вряд ли адекватен.

Для репрезентативного исследования костюма древних народов необходимо использование всей полноты доступных источников, а главное – сравнительный анализ их типологически разных групп. Только сопостав-