РАЗДЕЛ XXVIII. ИСТОРИЯ

Алексушин Г.В., Лунин Н.С.

Гужевые перевозки в дореволюционной Самаре

ФГБОУ ВО «Самарский государственный экономический университет»

(Россия, Самара)

doi: 10.18411/lj-06-2021-319

Аннотация

Статья посвящена гужевым перевозкам во времена дореволюционной Самары. В статье рассматриваются правила передвижения и штрафы за их несоблюдение, а так же форма извозчиков и виды гужевых повозок.

Ключевые слова: дореволюционная Самара, история, дорожное движение, транспорт, извозчик.

Abstract

Article is devoted to horse-drawn transport during the pre-revolutionary Samara. The article discusses the rules of movement and penalties for non-compliance, as well as the form of cabs and types of horse-drawn carts.

Keywords: pre-revolutionary Samara, history, traffic, transport, cab driver.

Передвижения по всей России.

Вплоть до 1920-е гг. у путешествующих по России было только две возможности — либо на своих повозках, либо на перекладных, то есть пользуясь услугами государственной почты, которая служила и транспортом. В XVI веке было невозможно отделить транспорт от связи. Ямская служба выполняла обе функции, перевозя как почту, так и пассажиров с грузами. Большая часть жителей была занята тогда в натуральном хозяйстве и нужды в устойчивых коммуникациях не испытывала, а огромные по европейским меркам расстояния, низкая плотность населения и малая экономическая активность не способствовали развитию ямской службы. И движителем прогресса выступало государство, имеющее свой интерес. Поэтому и возникла ямская повинность — принудительное обслуживание дорог. Население местностей, где проходили стратегически важные пути сообщения, обязано было поставлять лошадей и людей для государевой почты. Постепенно ямщики превратились в особое сословие наподобие стрельцов, они совмещали ведение своего хозяйства с выполнением обязанностей перед государством. Это позволяло ему тратить минимум средств, но качество услуг было низким, как почти при любой монополии, основанной на несвободном труде[1].

Рассмотрим правила дорожного движения в те времена.

Следить за порядком на дорогах стала учрежденная в 1718 году Главная полиция во главе с генерал-полицмейстером Антоном Девиером. При императоре Петре I в стране утвердили правостороннее движение. По всей России стали устанавливать деревянные «крашеные и подписанные цифрами» верстовые столбы, по которым легко было отмерить расстояние до пункта назначения. Посыльным на курьерских лошадях установили лимит скорости — не более 15 верст в час (16,002 километров в час).

Анна Иоанновна в 1730 году установила систему штрафов: за первое нарушение правил били кошками — четыреххвостными плетями с узелками на концах, за второе — кнутом, за третье — ссылали на каторгу. Через два года тех, кто людей «санями и лошадьми давил», стали отправлять на смертную казнь. А вскоре в России появился

аналог экипажей ДПС — «денные караулы», которые следили за дисциплиной на «больших улицам и прочих пристойных местах»[3].

Трамвай на конной тяге.

Конка (конно-железная городская дорога) появилась после возникновения железных дорог. Употреблением лошадей хотели устранить казавшиеся тогда чересчур страшными опасности парового движения и, вместе с тем, воспользоваться удобствами перевозки массовых грузов по рельсовым путям. Таким образом, на первой открытой в России Царскосельской железной дороге пассажиры первое время перевозились в конных вагонах.

Но в этой форме конка сохранилась недолго, так как вскоре пришлось убедиться, что для перевозки на дальние расстояния конная тяга медленней, да и состав поезда сильно ограничен. Поэтому сначала пар вытеснил лошадей на железных дорогах повсеместно. Но в 1852 г. французский инженер Луба выступил с предложением устраивать рельсовые пути по улицам больших городов для перевозки вагонов лошадьми. Такая дорога была построена им в Нью-Йорке, и вскоре новый тип железных дорог распространился в Европе. В 1836 г. помещик Эльманов, как бы в виде протеста против намерений ввести в России паровой двигатель, спроектировал коннорельсовую дорогу, названную Эльмановской дорожкой на столбах. Рельсы для конки в России использовались плоские и желобчатые на деревянных лежнях. Для загородных колеиных дорог русский изобретатель И. Н. Ливчак предложил оригинальную конструкцию, в которой обитые железом деревянные рельсы укладываются на деревянном полотне из прочно связанных брусьев с досчатым настилом, уложенным поверх земли.

В 1854 г. в окрестностях Санкт-Петербурга, близ Смоленской слободы, инженером Полежаевым была устроена конная дорога из продольных деревянных брусьев, обитых железом. В 1860 г. инженер Домантович построил конно-железную дорогу на улицах Санкт-Петербурга. Следует упомянуть проекты дорог Волго-Донской и от Кривого Рога до Екатеринослава, которые были заменены паровыми дорогами, и проект Д. В. Каншина, выступившего в 1867 г. с предложением о постройке целой сети конных дорог большого протяжения за Волгой, начиная от Самары до Оренбурга и далее. Взамен этого была построена Оренбургская паровая железная дорога[2].

Первый маршрут в Самаре.

Согласно плану, утвержденному Думой, в городе в первый год существования конки действовал только один маршрут. Он проходил от Старого Собора (современная Хлебная площадь) по Казанской улице (ныне улица Алексея Толстого), мимо Александровского сквера по Вознесенской (ныне Степана Разина), далее по Воскресенской (ныне Пионерская), Дворянской (сейчас улица Куйбышева), Панской (современная Ленинградская), затем поворачивал по Соборной (ныне Молодогвардейская) и шёл до Москательной (современная улица Льва Толстого), затем следовал Самарской, Симбирской (ныне Ульяновская) и Садовой до Молоканского сада между нынешними улицами Осипенко и Первомайской, где маршрут заканчивался. Протяженность этого рельсового пути была около 6,5 км. В течение пяти лет со дня открытия движения по этому маршруту акционерное общество обязано было построить ответвление от неё к железнодорожному вокзалу. Но, забегаая вперёд, нужно сказать, что вторая линия в итоге так и не была построена.

Для взимания платы с пассажиров конки устанавливалось две тарифные ставки. Первая действовала на участке от Старого собора до Соборной улицы, вторая - от этого пункта до Молоканского сада. За проезд на местах первого класса (то есть сидячих) по каждой из этих линий плата была 5 коп., а второго (на стоячих местах) - 3 коп. Полицейские в форме пользовались правом бесплатного проезда, но только на передней платформе конки. Движение по линии должно было начинаться не позже 8

часов утра (летом - не позже 7 часов). За опоздание открытия движения по вине акционерного общества, последнее подвергалось штрафу по пять рублей за каждый просроченный час, кроме случаев снежных заносов, метелей и других уважительных причин. Скорость конки не превышала 12 км/ч. Срок контракта с акционерным обществом был определен в 50 лет со дня подписания. По истечении этого срока вся сеть рельсовых путей, со всем прилежащим к ней имуществом, поступала в собственность города безвозмездно[9].

Одежда и форма извозчиков.

Услуги извозчиков были дорогими и для большинства населения не по карману. Для «...извозчика главный седок – это посетитель канцелярий, банков и т.д., который торопится, спешит и вообще принадлежит к более состоятельному классу, чем чиновник или служащий» – писал один из писателей о Санкт-Петербурге более ста лет назад. Впрочем, личный «выезд» обходился намного дороже – только зарплата кучера в 1810-х гг. составляла 401 р. Костюмы извозчиков устанавливались распоряжениями городской управы. Они носили неуклюжий кафтан «на фантах», т. е. на двух сборках сзади, подпоясанный наборным поясом, и поярковую шляпу с пряжкой, доставшуюся им от старых цеховых фасонов начала девятнадцатого века[6]. Лихачи любили франтить, отделявая свою форму выпушками из дорогого лисьего меха и наряжаясь в зимнее время взамен обычной для профессии барашковой шапки в настоящую «бобровую».

Ломовые имели летом русские рубахи, жилеты, большие фартуки и картузы, а зимой те же шапки и «спинжаки», или ватные пиджаки. Самый старый костюм был кафтан, но с невероятно набитым пенькой и «простланным» пушными продольными бороздами задом. От такого наряда дошедший с козел извозчик представлял собой какой-то феномен готтентотского сложения. Номерной знак носили ранее на спине, возле ворота, и только позднее стали прибавать к облучку и задку экипажа[4].

Извозчики в Самаре.

В Самаре в середине XIX в., по словам П.В. Алабина, «легковых извозчиков и гостиниц для приезжающих не было». Во второй половине XIX в. главным индивидуальным городским транспортом в Самаре стали извозчики, но извоз отличался дороговизной и малой пропускной способностью. Для сильно вытянутой в длину Самары их использование было недостаточно эффективно. Согласно «Обывательской книге губернского города Самары за 1855 год», извозным промыслом занимались 12 человек. Количество извозчиков увеличилось с началом регулярного движения пароходов по Волге с остановкой в Самаре. По однодневной переписи 1868 г. их числилось уже 279 человек. Причем, по численности данный промысел относился к самым крупным, наряду с модистками, портными, сапожниками. Значительным стимулом для развития извоза в Самаре стала постройка в 1877 г. вокзала Самаро-Златоустовской железной дороги. Пассажиры, провожающие и встречающие их, охотно пользовались гужевым транспортом. В 1875 г. городская управа выдала 291 извозничий билет, в 1877 г. – 357 легковых и 800 ломовых, в 1878 г. ломовых уже 1 190. Такой резкий скачок количества извозчиков связан со строительством Самаро-Златоустовской ж.-д. линии и Самарского железнодорожного вокзала. Пассажиры с поездов охотно пользовались услугами городского извоза, который вплоть до н. XX в. был основным видом городского транспорта. Во время работы извозчики обязывались соблюдать множество требований. Содержать экипажи, лошадей, принадлежности и одежду в исправности. Иметь фонари и зажигать их одновременно с уличными. «Извозчики должны быть трезвы, при отправлении промысла не позволять себе грубого обращения с седоками и нанимателями и не употреблять непристойных слов». Забытые вещи возвращать или передавать в полицейское управление. При езде следовало держаться правой стороны, соблюдать дистанцию между экипажами не менее 2 сажень (4,3 метра), ездить умеренною рысью со скоростью 10 верст в час (10,6 км). Первоначально самарских бирж было восемь, затем их число увеличилось. Это были все площади,

пароходные пристани, ж/д вокзал, театры, хлебная биржа. Здесь ожидали пассажиров и кормили лошадей из колоды (яслей) или из торбы, которую подвешивали к ее голове[6]. По требованию пассажиров следовало подавать экипажи с биржи поодиночке, а «не бросаться в карьер или вскачь по несколько экипажей за раз». Людей, подбираемых на улице по болезни или другим причинам, например, пьяных, извозчик отвозил по требованию полиции бесплатно. Даром возили и полицейских. Извозчик должен беспрекословно везти нанимающего, кроме седоков, играющих на каком-либо инструменте, поющих песни или безобразничающих. Таковых положено сдать городовому. Допускался ручной багаж при одном пассажире до трех пудов, при двух – не более одного. Ломовые подводы необходимо было привязывать друг к другу, ехать только в один ряд и только шагом, через каждые 4 подводы соблюдать интервал в 10 сажен для свободного проезда и пропуска прохожих. Груз не должен был превышать 40 пудов. Для перевоза зерна на станцию железной дороги с хлебной пристани определялся строгий маршрут[6].

Виды гужевых повозок в Самаре.

Бричка-легкая четырехколесная дорожная повозка, иногда без рессор. Кузов у брички мог быть как открытым, так и закрытым: кожаным, плетеным или деревянным. Термин «возок» употреблялся для зимнего вида транспорта — крытой повозки на полозьях. Возок хвалят за тепло, в нем комфортно, можно ехать лежа. Словом «дормез», происходящим от французского «спать», называли большие кареты, в которых можно было вытянуться. Покупка иностранных дормезов была предметом гордости. Дровни — это крестьянские сани для перевозки грузов. Дрожками называли легкий экипаж на рессорах, который мог развивать большую скорость — и, естественно, дрожать. Кибиткой называли крытую повозку. Часто верх у нее был на дугах и мог откидываться[6].

Вывод.

Гужевой вид транспорта сильно облегчил предпринимательскую деятельность, а так же дал толчок для освоения новых видов услуг. Стали появляться трамваи, такси и, что самое важное для экономики страны, перевозки по всей территории страны.

1. Алексушин Г.В. ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ САМАРЫ. Самара, 2017. Сер. 05 Библиотека самарского экскурсовода.
2. Алексушин Г. Трамвай на конной тяге // Самарские губернские ведомости-150. 2000. №11. С.8. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://samaratrans.info/wiki/index.php/Самара_трамвай_история_Алексушин
3. Алексушин Г.В. ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ КЛАСТЕР И ЕГО ЭЛЕМЕНТЫ. Самара, 2018. (2-е издание) Здесь есть гужевой транспорт С.50
4. Алексушин Г.В. Динамика решения транспортной проблемы в экономике Самары. Наука XXI века: актуальные направления развития. 2019. № 1-1. С. 130-132. [Электронный ресурс]— Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15219502>
5. Алексушин Г.В. Самароведение, учебное пособие / Самара, 2017. (2-е издание) [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15219502>
6. Алексушина Т.Ф., Алексушин Г.В., Буданова А.А. САМАРА, УЛИЦА ДВОРЯНСКАЯ. Иллюстрированная энциклопедия / Самара, 2008.
7. Алексушина Т.Ф., Алексушин Г.В., Буданова А.А. САМАРА, УЛИЦА ДВОРЯНСКАЯ. Иллюстрированная энциклопедия / Самара, 2009. (2-е издание, дополненное и переработанное)
8. Ляопаров Р.В., Алексушин Г.В., Крячков А.Ф. Управления в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Учебно-методическое пособие по программе курсов повышения квалификации/ Самара, 2018. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15219502>
9. [электронный ресурс] <https://forbes-ru.turbopages.org/s/forbes.ru/biznes/357703-guzhevaya-ekonomika-kak-peredvigalas-rossiya-do-poyavleniya-zheleznyh-dorog>
10. [электронный ресурс] <http://moscowwalks.ru/2012/03/29/izvoz-v-moskve/>
11. [электронный ресурс] <https://cyberleninka.ru/article/n/guzhevoy-transport-i-guzhevoye-puti-soobscheniya-v-rossii-istoricheskiy-ocherk>
12. [электронный ресурс] <http://историческая-самара.рф/каталог/самарский-транспорт/самарский-трамвай.html>