

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧЕРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ТАМБОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Г.Р. ДЕРЖАВИНА»

Баранова Е.В., Кончаков Р.Б

**«Ваньки», «людодавы» и «колесари»:
провинциальная городская культура и
транспорт во второй половине
XIX- начале XX в.**

Монография

Тамбов 2014

УДК 930.8
ББК 63.3
Б24

Коллектив авторов:

Баранова Е.В. – кандидат исторических наук, старший преподаватель
Кончаков Р.Б. – кандидат исторических наук, доцент

Рецензенты:

Орлова В.Д. – кандидат исторических наук, доцент кафедры российской истории Тамбовского государственного университета им. Г.Р.Державина

Монография подготовлена при поддержке гранта «Ваньки», «людодавы» и «колесари»: провинциальная городская культура и транспорт во второй половине XIX- начале XX в.», проект РГНФ 14-41-93015 к

Баранова, Е.В.

Б24

«Ваньки», «людодавы» и «колесари»: провинциальная городская культура и транспорт во второй половине XIX- начале XX в./ Е.В. Баранова, Р.Б. Кончаков; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина», Лаборатория социальной истории ТГУ. 184 с.

Книга посвящена образу жизни в провинциальных городах и влиянию на него новых видов транспорта. В истории России, как в истории любой цивилизации, город играл важную роль. С ростом города появилась необходимость в быстром и комфортном передвижении по его территории. Высокая скорость стала важной характеристикой транспортных услуг лучшего качества, не утратив при этом и внеэкономический, и даже политический аспекты. Книга будет представлять интерес как для исследователей, так и для всех интересующихся историей.

УДК 930.8
ББК 63.3

©Баранова Е.В., Кончаков Р.Б, 2014
©ФГБОУВПО «Тамбовский
государственный университет
им. Г.Р. Державина», 2014

**Авторы выражают благодарность за
предоставленную информацию и фотоматериалы:**

Городновой Любви Евгеньевне, главному хранителю
Тамбовского областного краеведческого музея
Логошиной Ольге Владимировне, старшему научному
сотруднику отдела фондов Тамбовского областного
краеведческого музея
Орловой Вере Дмитриевне, к.и.н., доценту кафедры
русской истории Тамбовского государственного
университета им. Г.Р. Державина
Денисову Сергею Николаевичу, тамбовскому коллекционеру



СОДЕРЖАНИЕ

Вступительное слово.....	5
Извоз и извозчики во второй половине XIX - начале XX в.	20
Велосипед в жизни городских обывателей второй половины XIX- начала XX в.....	69
Автомобиль в провинциальном городе.....	94
Городской рельсовый транспорт в конце XIX века.....	157
Заключение.....	183



Вступительное слово

Усложнение городской жизни в результате процесса социальной модернизации и технического прогресса привело к появлению новых видов городского транспорта (велосипед, автомобиль, железнодорожный транспорт). Свобода перемещения является одним из ключевых показателей уровня развития социума. Новые возможности мобильности в городском пространстве вызвали не только ряд достаточно очевидных экономических изменений, но и привели к значительным социокультурным трансформациям, сформировали новую ментальность и систему ценностей городских жителей, повлияли на возникновение новых социальных практик и ритуалов.

В это время автомобиль стал символом достатка и социального превосходства, велосипед дал женщине совершенно новые возможности личной мобильности, развитие пригородного железнодорожного транспорта вызвало рост дачных пригородных поселков со своеобразным ритмом и стилем жизни и т.д. Неслучайно, что в это время приходит новое понимание городского пространства, возникают первые научные подходы к планированию благоустройства городской территории. Сочетание микро-и макроисторических ракурсов позволяет объемно и популярно представить роль мобильности в процессе социальной модернизации российского города. Монография обобщает отечественный и зарубежный опыт изучения роли транспорта в формировании специфической городской культуры провинциального города. На основании широкого пласта исторических источников, многие из которых впервые вводятся в научный оборот, рассматривается процесс постепенной интеграции в городскую повседневность новых форм, социальных ритуалов, практик и символов, связанных с вновь появившимися возможностями мобильности.

Создание транспортной сети городов губерний Российской империи чаще всего происходило «сверху», когда города получали подтвержденные планы регулярной застройки. Отсюда проблемы, возникавшие при противоречии местных условий и выполненных в



столицах планов, в долгосрочной перспективе оказывали тормозящее воздействие. Транспортные маршруты вписывались в существующую инфраструктуру изначально не меняя ее, однако именно они закладывали основную вектор дальнейшего социально-экономического развития города.

Важным аспектом городской истории, который предполагается изучить является взаимосвязь усложнения уровня городского хозяйства и деятельности органов городского самоуправления. В XIX в. состояние транспорта претерпело эволюцию, особенно заметную во второй половине столетия. Усложнение городской инфраструктуры в целом и транспортной в частности требовало от органов городского самоуправления решения комплексных задач социально-экономического толка, что хорошо продемонстрировала, например, попытка устройства трамвая в Тамбове и Козлове в начале XX в. Создание правил движения, регламентация деятельности извозчиков, надзор за исправной эксплуатацией автомобилей – всё формировало потребность городских властей в кадрах, обладающих новыми техническими навыками.

В XIX - начале XX вв. каждый российский город был вынужден решать свои транспортные проблемы самостоятельно, ориентируясь не столько на реальную потребность в перевозках собственного населения, сколько на состояние небогатого местного бюджета и на платежеспособность пассажиров. Поэтому каждый эпизод поступательного развития городской транспортной инфраструктуры является индикатором связанных социальных и экономических изменений конкретного города. Развитие городского транспорта было теснейшим образом вписано в социальную динамику урбанизационных процессов русского провинциального города аграрной полосы России.

Проблема транспорта и его значения в развитии страны нашла заметное отражение в отечественной научной литературе. Имеется немало трудов посвященных железнодорожному, морскому, авиационному, автомобильному и другим видам транспорта. Ряд из них написан авторами, которые работали в транспортных организациях и хорошо ознакомились с вопросами организации и функционирования отрасли. Транспортная тематика активно разрабатывалась экономистами



и представителями технических специальностей, для которых центральными были задачи выявления эффективности и перспектив эксплуатации путей сообщения и средств передвижения в активно растущих городах. С точки зрения этих подходов рассматривались и социальные аспекты развития транспорта. С другой стороны, несмотря на то, что городской транспорт вот уже несколько столетий является одной из составляющих городов, специальных исследований посвященных социально-культурным аспектам городского транспорта все еще нет. Поэтому историография проблемы складывается из ряда работ взаимосвязанных направлений, среди которых ведущее значение имеют исследования по динамике принципов городской планировки, развитию городского самоуправления, генезису отдельных видов городского транспорта.

Устойчивый интерес к транспортной инфраструктуре возникает в работах экономистов и архитекторов начала XX в. в связи со становлением научного подхода к планировке городов. К числу первых работ, в которых развитие города соотносилось с динамикой путей сообщения и мобильности населения, принадлежит работа экономиста Н.Х. Озерова «Большие города»¹. Социальным процессам, связанным с взаимодействием города и деревни, посвящена книга В.П. Семенова-Тяншанского «Город и деревня в европейской России»². Проблемы эволюции городского планирования, формирования городской среды и развития инфраструктуры в связи с ростом городов и изменением их социальной структуры рассматриваются в работах Г.Д. Дубелира³. Специальные разделы, посвященные социальной роли транспортной инфраструктуры, есть в работах Г.В. Шелеховского и А.Х. Зильберталь⁴, вышедших в 1930-40-е гг., но относящихся к дореволюционной градостроительной школе.

Появление большого количества работ, посвященных городскому планированию, очевидно, было связано с резким ростом городского населения на рубеже XIX – XX

1 Озеров И.Х. Большие города, их задачи и средства управления: (Публ. лекция). 2-е изд., значит. доп. Москва: т-во И.Д. Сытина, 1906.

2 Семенов-Тяншанский В.П. Город и деревня в Европейской России, СПб., 1910.

3 Дубелир Г.Д. Планировка городов / Проф. Г. Дубелир. Санкт-Петербург: тип. «Слово», 1910.

4 Зильберталь А.Х. Проблемы городского пассажирского транспорта / Под редакцией инж. Г.И. Токаря. М.-Л.: Гос. транспортное издательство, 1937; Шелеховский Г.В. Композиция городского плана как проблема транспорта М.: ГИПРОГОР, 1946.



вв. Этот факт отмечали практически все авторы подобных публикаций. Историческая ретроспектива, таким образом, сопутствовала рефлексии городского пространства. И хотя Н.Х. Озеров, В.П. Семенов, Г.Д. Дубелир и другие не были историками, в их трудах совершенно отчетливо прослеживается историческая вертикаль «теперь» и «прежде». Прежде, тихие провинциальные города, в начале XX в. были переполнены пришлым людом, старые и быстрорастущие новые поселения, выносили традиционные проблемы на новый уровень напряженности. Первой задачей науки о планировке городов Г.Д. Дубелир называл удовлетворение жилищных потребностей, то есть решение первичных проблем благоустройства и создания коммунальных систем. К первичным проблемам без сомнения можно отнести и создание эффективной транспортной структуры города. «Городские улицы, выполняют не только коммуникационную функцию, они разграничивают земельные участки, от их планировки зависят многие параметры природной среды города, улицы, в конце концов, формируют образ города у жителей города»⁵.

В 1944 г. вышла монография А. Дорофеюка «История автомобильного транспорта России до 1917 г.». Основной упор в работе делается на развитие автомобильной промышленности в Российской империи до 1917 г. Рассказывается об автомобильных предприятиях П.А. Фрезе, П.П. Ильина, И.П. Пузырева, «Дукс» (Ю.А. Меллера), Г.А. Лесснера, В.А. Лебедева, «А.М.О.», «Аксай», обзорно о марках иностранных машин. Очень важны включенные в книгу документы, в том числе и впервые публикуемые, архивные. Приводятся действовавшее на протяжении тринадцати лет первое постановление министра путей сообщений от 11 сентября 1896 г. о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщений в «самодвижущихся экипажах», а также технические правила движения автомобилей с учетом их конструкции и особенностей езды (1909 г.). Интересны обязательные постановления городских дум столицы об автомобильном грузовом и пассажирском движении, об эксплуатации таксомоторов и автомобильно-извозном промысле, принятые в 1900 - 1915 гг. Больше обзорных работ, касающихся общего развития городского транспорта



вплоть до 90-х гг. не выходило.

В 90-х гг. вышли работы географа С.А. Тархова, в которых отражена история общественного транспорта Москвы, при этом показана роль Думы в строительстве конки, а затем и трамвая, трудности, которые были в реализации этих проектов⁶. Но эти работы имеют скорее технический характер. Здесь роль транспорта в социально-культурной инфраструктуре города рассматривается как составная часть отдельных сюжетов.

Общих работ о роли транспорта в провинциальной культуре пока не существует. Однако есть работы, связанные с отдельными видами городского транспорта. Например, история автомобилестроения является относительно молодым направлением исторических исследований, поэтому исторические работы, посвященные развитию отечественного автомобиля, носят в большей мере обзорный характер или специфический технический характер. Исследования по истории автомобиля делятся на 2 группы: работы, прослеживающие развитие автомобиля с момента возникновения до настоящих дней⁷ и работы, характеризующие автомобиль определенного исторического периода⁸. Существуют также огромное количество трудов по экономической истории отечественного автомобилестроения, истории отдельных марок машин, но эти работы по большей мере являются техническими.

Интерес представляют работы кандидата технических наук, основателя отечественного стайлинга автомобилей Ю.А. Долматовского, ведущего конструктора гоночных автомобилей Л.М. Шугурова и историка техники В.И. Дубовского. Все вышеназванные авторы – признанные специалисты в сфере теории и практики автомобилестроения. В качестве источниковой базы их исследований выступают редкие издания отечественной

6 Тархов С.А. Городской пассажирский транспорт Москвы. М., 1997; Его же: *История московского трамвая*. М., 1999.

7 Гордиенко М.П. От повозки до автомобиля / М.П. Гордиенко, Л.М. Смирнов. Алма-Ата, 1990; Долматовский, Ю.А. Автомобиль за 100 лет / Ю.А. Долматовский. М., 1986; Исаев, А.С. От самобеглой коляски до ЗИЛ-111 / А.С. Исаев. М., 1961; Шляхтинский К.В. Автомобиль в России: История автомобиля / К.В. Шляхтинский. М., 1993; Туренко, А.Н. История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения / А.Н. Туренко, В.А. Богомолов, В.И. Клименко. – Харьков, 1999.

8 Хайфан, Ю.А. Первые русские автомобили и их эксплуатационные качества / Ю.А. Хайфан. М., 1959; Дубовской, В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.) / В.И. Дубовской. М., 1994; Дорофеюк А.А. История автомобильного транспорта России до 1917 г. / А.А. Дорофеюк // Вопросы истории. 1996. № 10.



и зарубежной периодической печати, научной, научно-популярной литературы как дореволюционного, так и советского периодов, мемуары, интервью, архивные материалы.

В 2003 г. было опубликовано учебное пособие А.Д. Рубца «История автомобильного транспорта России». В книге рассказывается о средствах передвижения до автомобильной эпохи и первых автомобилях, показан вклад российских изобретателей и ученых в создание транспортных средств, который рассматривается в общей исторической последовательности развития дорожного транспорта. Большое внимание уделено истории организации автомобильных перевозок, автомобильному рынку, испытательным пробегам, специализации подвижного состава, его техническому обслуживанию и ремонту, автомобильным выставкам и общественным организациям, подготовке кадров и т. д.

Также в 2003 г. вышел в свет «Энциклопедический словарь российской жизни и истории» Л.В. Беловинского. В энциклопедии историка-музееведа Леонида Беловинского содержится около 6000 слов, понятий и терминов, относящихся к российской жизни с начала XVIII до начала XX века, в том числе по истории транспорта.

В 2010 г. вышла в свет монография профессора Е.Ю. Прокофьевой, посвященная истории отечественного автомобилестроения. Как отмечает автор работы: «Влияние автомобиля на изменения в повседневной жизни человека трудно переоценить. Этот продукт индустриализации обладает глубочайшими способностями трансформации образа жизни, корреляции картины мира человеческого сообщества. Включение автомобиля в нашу жизнь общества привело к принципиальному изменению ее стиля и темпа, преобразованию нашего населения земного шара. Автомобиль привнес с собой не только скорость передвижения..., но и независимость, самостоятельность и самодостаточность человека в решении проблемы перемещения. Автомобиль принципиально изменил инфраструктуру городского пространства, наш быт и привычки»⁹.

В 2010 г. была защищена диссертация А.А. Романова «Деятельность органов городского самоуправления по

9 Прокофьева, Е.Ю. Отечественная автомобильная промышленность: этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896-1991 гг.). *Тольятти, 2010. С. 159.*



развитию социально-экономической инфраструктуры Москвы в последней трети XIX - начале XX вв.»¹⁰. Одна из глав работы посвящена деятельности думы по созданию общественного транспорта. Развитие транспорта, было, по мнению автора, ключевым градообразующим фактором в пореформенное время в Москве, который существенно повлиял на инфраструктуру городского хозяйства (появление новых типов производства, большая мобильность населения внутри города).

Интересно, что в данный момент повысился интерес к теме городского транспорта в среде географов, социологов, философов, культурологов. В 1995 г. вышел сборник «Человек и город: пространство, формы, смысл»¹¹. Так, в 2001 г. вышел в свет культурологический сборник «Город в процессах исторических переходов: Теоретические аспекты и социокультурные характеристики»¹². Интересна статья Г.А. Гольца «Транспортно-географические закономерности и пространственно-временные свойства расселения в городах и агломерациях. Г.А. Гольц отметил, что «важную роль в организации и функционировании города приобретают коммуникативные связи, и прежде всего пространственно-временные характеристики транспортных передвижений».

В 2011 г. Елена Трубина издала монографию «Город в теории. Опыт осмысления пространства»¹³. Одна из глав монографии так и называется «Город и мобильность». Призыв «вернуть к мобильности», то есть объединить в одном междисциплинарном поле исследования транспорта как средства мобильности и самые разнообразные виды движения людей и вещей».

В зарубежной историографии тема городского транспорта приобретает в последнее время все большую популярность. Интересно, что большинство работ посвящены истории электротранспорта в городе. Это объясняется не только повышением цен на топливо, но и

10 Романов А.А. Деятельность органов городского самоуправления по развитию социально-экономической инфраструктуры Москвы в последней трети XIX - начале XX вв. М., 2010.

11 Человек и город: Пространства, формы, смысл: Междунар. конгресс, 27-30 июля 1995, Санкт-Петербург: [Материалы: В 2 т. / Редкол.: Александр Барабанов (гл. ред.) и др.]. СПб. И др.: Архитектон, 1998.

12 Город в процессах исторических переходов: Теорет. аспекты и социокультур. характеристики / [Э.В. Сайко, Т.И. Алексеева-Бескина, Г.А. Гольц и др.; Отв. ред. Э.В. Сайко]; Рос. акад. наук, Науч. совет по истории мировой культуры. М.: Наука, 2001.

13 Трубина Е.Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011.



сильным экологическим движением за границы.

В 1998 г. в Германии была опубликована работа по социальной экологии Вольфганга Сакса (Wolfgang Sachs) «Любовь к автомобилям. Обзор истории наших желаний». Книга является одной из первых попыток выяснения истории образа жизни. Автор утверждает, что автомобиль намного больше, чем просто транспорт. «Он современная культурная икона. Потребность в возникновении автомобиля была обусловлена любовью человека к скорости и комфорту».

В 2002 г. была издана монография Барбары Шмуцки (Barbara Schmucki) «Мечта о движении. Городское транспортное планирование с 1945 г. в немецкой перспективе»¹⁴. В XX в. произошли серьезные изменения, связанные с автомобилизацией мира, особенно в крупных промышленных городах. Основным рефреном книги звучит вопрос автора: «Заторы, аварии, транспортный коллапс – разве это свобода для свободных граждан? Есть ли выход из этой ловушки мобильности?» В книге проводится сравнительный исторический анализ транспортного движения городов Восточной и Западной Германии. Исследуются три проблемы. Первая – конкуренции между различными видами «общественного транспорта» (трамвай, автобус и метро), а на следующем уровне конкуренция между частным автомобильным и общественным транспортом. В следующей главе автор размышляет об идеалах германского транспортного планирования. Приводятся дискуссии в немецких и международных научных сообществах. Также проанализированы такие темы, как транспортный шум в городе, автомобиль в городе, переориентация движения из прошлого в настоящее.

В рамках издания «Вклад в историю коммуникаций» в 2006 г. вышел 17 том «Город и коммуникации в республиканскую эпоху перемен» под редакцией Аделаиды фон Зальдерн. В книге была опубликована статья Барбары Шмуцки «Город против пробок: автомобилизация городского пространства».

Очень актуальны в последнее время в немецкой историографии темы, касающиеся истории развития электрического городского транспорта. Так как именно в более глубокой интеграции данного общественного

14 Schmucki B. Der Traum vom Verkehrsluss. Campus Fachbuch (January 1, 2001). 481 P.



транспорта в городскую инфраструктуру, которая освободит город от лавины металлов и выхлопных газов, немцы видят свое будущее.

В 2007 г. вышла монография Маркуса Грана «Развитие городского транспорта в Гамбурге в 1871-1918 гг.»¹⁵. Гамбург был 10 городом в мире и вторым в Германии после Берлина, в котором появилось метро. В книге исследуется история и наземного монорельса, существовавшего до появления метро. В это время была опубликована и работа Ральфа Хайнсона «Скоростные дороги в Гамбурге. История метро и трамвая в 1907-2007 гг.»¹⁶. Работа Хайнсона, как и Грана посвящена электрическому транспорту в Гамбурге. Но Хейнсон в своей монографии рассматривает зависимость электрификации городских дорог в Гамбурге от общеимперских тенденций. В начале XX в. в Гамбурге были заложены основы системы общественного транспорта. Прусская железнодорожная администрация искала полигон для электрификации Берлинской городской железной дороги. Поэтому Гамбург стал первым немецким городом, где появился электрический городской транспорт и пригородная железная дорога.

В 2009 г. была опубликована книга Дитриха Августина Гебундена (Dietrich Augstein Gebunden) «Городской транспорт в Гиссене: Извозчики - трамвай - троллейбус – автобус». В монографии изучается общественный транспорт во второй половины XIX в. В ноябре 1909 г. в городе были открыты две линии электрического трамвая. Это транспортное средство было тогда символом технологического и социального прогресса. Богато украшенные вагоны показывали, что трамвай был не просто транспортным средством, но и символом статуса города.

В 2008 г. был проведен colloquium, посвященный 175-летию Немецкого археологического института. По итогам семинара в свет вышел сборник статей «Городской транспорт в античном мире»¹⁷. В статьях затрагиваются тема осознания античным обществом влияния транспорта на их повседневную жизнь. Основное внимание уделено

15 Marcus Grän. Die Entwicklung des Stadtverkehrs in Hamburg: Vom Pferdeomnibus zur Hochbahn. GRIN Verlag, 2008. 28 P.

16 Heinsohn R. Schnellbahnen in Hamburg. Die Geschichte von S-Bahn und U-Bahn 1907- 2007. Hamburg, 2007. 203 P.

17 Stadtverkehr in der antiken Welt: internationales Kolloquium zur 175-Jahrfeier des Deutschen Archäologischen Instituts Rom, 21. bis 23. April 2004.



городскому транспортному планированию, правовому регулированию и политическому значению движения большой толпы в городских районах, управлении пространственными перевозками людей и товаров в пределах городской среды и участию в этих операциях межличностных контактов.

Таким образом, несмотря на наличие большого числа исторических работ, где проанализированы разнообразные виды транспорта, устройство дорожной и уличной сети Российских городов, комплексному изучению влияния транспорта на городскую культуру уделено недостаточно внимания.

Рассмотрение влияния транспортной инфраструктуры на городскую культуру требует изучения значительного комплекса разнообразных источников. Так, законодательные акты представлены группой законоположений, регулировавших различные стороны городской жизни. В их числе следует выделить: Городовые положения 1870 и 1892 гг.¹⁸ и Устав Строительный в редакции 1900 г.¹⁹, Сборник циркуляров и инструкций МВД²⁰.

Особый вид нормативно-правовых актов, составляют «Обязательные постановления городских Дум». В основном, постановления принимались по жизненно важным направлениям функционирования города. В нашем исследовании, использовались документы, касающиеся порядка производства извозного промысла, правил строительной части, налогов на автомобили, мотоциклы, велосипеды, правил дорожного движения.

Работа реформированных органов городского управления нашла отражение в делопроизводственной документации. В нашем исследовании мы пользовались делопроизводственными документами Хозяйственного департамента МВД (Ф. 1287), Первого департамента Сената (Ф. 1341), Технического строительного комитета МВД (Ф. 1293). Эти документы хранятся в Российском Государственном Историческом Архиве (далее РГИА).

Помимо документации РГИА, мы использовали материалы Государственного Архива Тамбовской области (далее ГАТО). Это фонды Тамбовской городской управы

18 Полное собрание законов Российской империи (далее ПСЗРИ). Собр. 2-е. Т.XLV. Отделение. 1. № 48498. С. 821-839; ПСЗРИ. Собр. 2-е. Т.XII. Отделение 1. №8708. С.433 - 440.

19 Свод законов Российской империи. Т.XII. Ч.1. СПб., 1900. С. 3-81.

20 Сборник циркуляров и инструкций МВД. Т. 4. СПб., 1855.



(Ф. 17), Городской думы (Ф.16). В работе также освещены материалы Государственного архива Воронежской области (ГАВО), Государственного архива Курской области (ГАКО).

Отчеты о работе Городских дум и Управ содержатся в опубликованном виде. Были использованы Отчеты Тамбовской, Тульской, Воронежской, Борисоглебской, Галичской, Брянской, Смоленской и др. городских управ, а также Журналы Тамбовской городской думы, Известия Астраханского городского общественного управления.

Также в работе освещены делопроизводственные документы Канцелярии Тамбовского губернатора (Ф. 4), Тамбовского губернского правления (Ф. 2), Губернского по земским и городским делам присутствия (Ф. 24), Врачебного отделения Тамбовского губернского правления (Ф.30), Козловской городской думы (Ф.157), Козловской городской управы (Ф.158), Кирсановской городской управы (Ф.237).

Помимо этого, были использованы архивные материалы Тамбовского музея ТВРЗ.

Обширной является база справочно-статистических источников по транспортной инфраструктуре городов. Это различные справочники по уходу за лошадьми²¹, статистические отчеты по экипажному производству в Российской империи²². Отдельно стоит отметить многообразие справочников по автомобильному делу. Это связано с новизной данного вида транспорта. В начале XX в. издавались справочники об устройстве, правилах езды, социальных группах, для которых предназначались различные марки автомобилей и т.д.²³ В 1903 г. вышел справочник, с указаниями на книги, статьи и заметки про автомобили в России за 1900-1903 гг.²⁴ Такое же многообразие справочных изданий и по велосипедному спорту. Особенностью этих изданий является наличие

21 Лошадь, кучер и экипаж. Азбука правильного ухода, содержания и городской езды. Сост. Эннс. СПб., 1906.

22 Историко-статистический обзор промышленности России. Группа X. Машины и аппараты и экипажи / под ред. инженера-технолога Н.Ф. Лобзина. СПб., 1882.

23 П.К. Энгельмейер. Автомобиль, мотоциклет и моторная лодка. М., 1908., Какой мне купить автомобиль. Справочная книга для автомобилистов. Сост. инж. Н. Кузнецов. СПб., 1914., Какой автомобиль нужен врачу. М. 1914; Пашкевич Л.М. Автомобильный справочник. М., 1912.

24 Автомобили (самодвижущиеся экипажи) и автомобильный спорт (сборник указаний на книги, статьи и заметки, появившиеся на русском языке в 1900-1903 гг.). Сост. И.Г. Безгин. СПб., 1903.



рекомендаций к обучению езды на велосипеде²⁵. Велосипед был символом эмансипации, поэтому стоит отметить вышедший в 1899 г. переводной сборник высказываний французских женщин о велосипеде²⁶.

В работе привлечены материалы различных «Словарей» и «Описаний». Они являются полными сводами достаточно достоверных сведений о состоянии российских городов во второй половине XIX в., поскольку в них, при оценке города, принимались в расчет все сведения: время его образования, количество и состав жителей по сословиям и занятиям, расположение города, его статус, развитие городского транспорта.

Это, прежде всего, материалы, содержащиеся в энциклопедии Брокгауза и Эфрона²⁷, во 2-ом Томе настольной и дорожной книги для русских людей «Полное географическое описание нашего отечества»²⁸ под редакцией В.П. Семенова; «Живописная Россия. Отечество наше в земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении»²⁹ под редакцией сенатора П.П. Семенова, «Экономическое состояние городских поселений в Европейской России в 1861 – 1862 гг.»³⁰. Большое значение было уделено различным «Адрес-календарям» и «Справочным книжкам».

Адрес-календарь представляет собой отдельную часть *памятной книжки*, включающую перечень всех губернских и уездных правительственных и общественных учреждений с их личным составом. Часто адрес-календарь издавался отдельным томом. В некоторых областях и губерниях памятная книжка в полном составе не выходила, и издавался только адрес-календарь. Зачастую деньги, вырученные от продажи адрес-календарей, направлялись на благотворительные цели. Памятные книжки -

25 Сакс Г.Т. Велосипед. Теория и практика. СПб., 1891; Блок Ю.Н. Велосипед. Его значение для здоровья, практическое применение, уход за машиной и прочее; Ерофеев П. Велосипед и велосипедный спорт. М., 1914; Бодри де Сонье Л. Двухколеска. СПб., 1912.

26 Лорис С. Женщины и велосипед, и что они о нем думают. СПб., 1899.

27 Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона в 86 томах (82 основных и дополнительных). СПб., 1890 – 1907.

28 Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей / под. ред. В.П. Семенова. Среднерусская черноземная область. Том II. СПб., 1902.

29 Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Том VII. Центральная Черноземная и Донско-Каспийская степные области. СПб., 1900.

30 Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861 - 1862 г. Т.XXII. СПб., 1863.



официальные провинциальные справочные издания в Российской империи. С 1882 по 1917 г. издавался журнал Русского технического общества «Железнодорожное дело», освещавший вопросы железнодорожного и трамвайного строительства в Российской империи.

В 1899 г. в рамках издания Общества Юго-Восточных железных дорог был опубликован сборник «Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам»³¹. Первый выпуск был посвящен Козловско-Воронежско-Ростовской линии. Сборник был построен как путеводитель по населенным пунктам, через которые проходила железная дорога. Указывалось население, экономические и социальные критерии, гостиницы и места для питания, а также способы передвижения в городах. В таком же ключе был издан в 1911 г. «Путеводитель по Белгороду» И. Кулгаева³². В 1867 г. вышел в свет фотоальбом «Виды Воронежско-Козловской и Грязско-Орловской железной дороги»³³.

Следующую группу источников составили материалы личного характера – мемуары, дневники, принадлежащие представителям различных профессиональных групп и сословий, и поэтому порой по-разному воспринимавшие городскую среду пореформенного города.

Среди таких воспоминаний: мемуары генерала и военного писателя Павла Петровича Карцова (1821 – 1892), который в конце 60-х – начале 70-х гг. XIX в. возглавлял расквартированную в Тамбове дивизию³⁴. К этому же времени относятся воспоминания городского обывателя Е. А. Ковригина, вышедшего из государственных крестьян и ставшего мелким предпринимателем³⁵. В эту же группу стоит отнести воспоминания преподавателя-филолога А.П. Острякова, чей дед был старшим нотариусом Тамбова³⁶. Представляют интерес мемуары Н.П. Муратова, тамбовского губернатора в 1906-1912 гг.³⁷, митрополита

31 Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам. Выпуск I. Козловско-Воронежская-Ростовская линия. М., 1899.

32 Путеводитель по Белгороду И. Кулгаева. Спутник приезжего с планом города. Белгород, 1911. С. 25-27.

33 Виды Воронежско-Козловской и Грязско-Орловской железной дороги. Отпечатано в 1867 г.

34 Карцов П.П. Из прошлого (личные и служебные воспоминания). Ч. 1. 1831 – 1876. СПб., 1888.

35 Дневник тамбовского обывателя Е.А. Ковригина (1850 – 1890-е гг.) / сост. В. В. Канищев, С.К. Лямин. Тамбов, 2009.

36 Остряков А.П. Мои воспоминания. Тамбов, 2007.

37 Муратов Н.П. Записки тамбовского губернатора. Тамбов, 2007.



Вениамина (Федченкова) крупного церковного деятеля международного масштаба, архиепископа Алеутского и Североамериканского³⁸.

Важными источниками для изучения транспортной инфраструктуры городов является периодическая печать. В работе основное внимание было уделено провинциальным «Губернским ведомостям». «Губернские ведомости» - официальные газеты, издавались в 1837—1917 гг. в губерниях и областях России. Публиковали правительственные распоряжения, информацию о событиях в мире, стране, губернии, материалы по краеведению, этнографии, фольклору. Выходили 2-3 раза в неделю, в некоторых городах ежедневно. Состояли из официального отдела — распоряжений и приказов местных властей, — и неофициального, предназначенного по преимуществу для трудов по местной истории, географии, этнографии и статистике. В 1838 г. стало выходить 38 еженедельных «Губернских ведомостей» и 2 ежедневных (Пензенские и Харьковские). Наибольший интерес для исследования представляет неофициальная часть. Здесь публиковались статьи, заметки, корреспонденции, посвященные различным сторонам жизни города и губернии.

Помимо «Губернских ведомостей» были изучены также: «Тамбовский край», «Тамбовский голос», «Тамбовская жизнь», «Тамбовские отклики», «Народная Нива» (Козлов), «Козловская газета», «Козловская жизнь», «Курская быль», «Курский городской вестник», «Вологодский справочный листок», «Тульская речь», «Рязанская Жизнь», «Рязанский вестник», «Калужский курьер», «Смоленская газета», «Липецкий сезонный листок», «Ивановский листок», «Владимирский край», «Курский городской вестник», «Рязанский вестник».

Использовались также столичные издания, например «Петербургское слово», «Русское слово», «Петербургская газета», «Раннее утро», «Голос Москвы», «Народная Нива», «Вечерняя время», «Трудовая копейка».

Особостойтотметить «Городское дело» - двухнедельный журнал, посвященный вопросам городского хозяйства и управления, выходивший в Петербурге с 1909 по 1918 г.

По автомобильному и велосипедному спорту, как свидетельство популярности, издавались различные



альманахи, журналы, ежегодники, например «Ежегодник автомобилиста», «Автомобиль и автомобильный спорт», «Велосипед. Иллюстрированный журнал техники и спорта» и т.д.³⁹

Важным источником в нашей работе являлась художественная литература. Литература, как один из важнейших видов искусства, выступает своеобразной формой отражения жизни, чутко реагирует на изменения действительности. В произведениях русских писателей ярко представлены многообразные профессиональные типы, содержащие в себе как субъективные, так и объективные характеристики профессий. Труд извозчика отображен в произведениях А.П. Чехова, Н.А. Некрасова, М. Горького, Ф.К. Сологуба, И.А. Крылова⁴⁰ и других писателей и поэтов. Показателем популярности такого вида транспорта как велосипед явилось появление множества произведений в художественной литературе. В США в 80-е гг. XIX в. М. Твен написал «Укрощение велосипеда»⁴¹, в Великобритании в 1898 г. Джером К. Джером опубликовал «Трое на четырех колесах»⁴². В России публиковались юмористические рассказы, стихи, поэмы, посвященные велосипеду, например, «Велосипедная поэма» В. Анфилова⁴³, «Велосипед. Шутка в одном действии»⁴⁴ и др.

В отечественной историографии социальной истории города развитие городского транспорта затрагивается в качестве второстепенного сюжета, однако комплексное изучение процесса социальной модернизации города в ракурсе истории социальной истории городского транспорта предпринимается впервые.

39 Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К., 1897; Шаренко Г. Общедоступное руководство для автовладельцев и шоферов. Пг., 1915; Лавилль Ш. Покупка автомобилей, продаваемых по случаю. СПб.: Издание П.А. Орловского, б.г.

40 Некрасов Н.А. Извозчик. Источник: Некрасов Н.А. Полное собрание сочинений и писем в 15-ти томах. Том 2. Л.: «Наука», 1981. С. 158; Крылов И.А. Разбойник и Извозчик. Источник: Крылов И.А. Полное собрание сочинений в 3 т. М.: ГИХЛ, 1946. Т. 3. С. 213; Чехов А.П. Тоска. Источник: Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем в 30-ти томах. Сочинения. Том 4. М., «Наука», 1984; Горький М.А. Извозчик. Святочный рассказ. Источник: Святочные истории: Рассказы и стихотворения русских писателей. Составление, примечания С. Ф. Дмитренко. М., 1992. С. 201; Одолевский В. Ф. Бедный Гнедко. Источник: Пёстрые сказки; Сказки дедушки Ирины / Сост., подгот. текста, вступ. ст. и коммент. Греков В.Н. М.: Художественная литература, 1993. С. 140-144; Ильф И., Петров Е. Двенадцать стульев. М., 1992. С. 316. Сологуб Ф.К. Мелкий бес. М., 2004.

41 Твен М. Укрощение велосипеда. М.: Аст, 2009.

42 Джером К. Джером. Трое на велосипеде. М.: Эксмо, 2011.

43 Анфилов В.К. Барабуш. Велосипед. СПб., 1894.

44 Велосипед. Шутка в одном действии. Выпуск 3. М., 1896.



Извоз и извозчики во второй половине XIX - начале XX в.

-Эй, извозчик!

- Я не извозчик - я водитель кобылы!

Слова песни Леонида Утесова «Песня извозчика»

-Извозчик, свободен!

-Свободен, Ваша честь.

- Да здравствует свобода!

Тульская газета, 1906, № 19

До XVII в. основным транспортным средством были повозки и кареты личного пользования, но с ростом ремесленного производства, торговли и увеличением городского населения появилась потребность в общественном транспорте. В XIX в. состояние транспорта претерпело эволюцию, особенно заметную во второй половине столетия. В XIX - начале XX вв. каждый российский город был вынужден решать свои транспортные проблемы самостоятельно, ориентируясь не столько на реальную потребность в перевозках собственного населения, сколько на состояние небогатого местного бюджета и на платежеспособность пассажиров.

В начале XX в. российский экономист Светловский В.В замечал, что «бывшие за границей люди любят в числе доказательств сравнительной высоты европейской культуры перед русской приводить в качестве убедительного примера крахмальные воротнички, трубку и газету европейского извозчика. У последнего действительно, внешний вид джентльмена, но дело в том, что он вовсе не наш «ванька» в бесчисленном количестве наводняющий улицы больших городов. Несложный инвентарь, особенно зимой, низкие культурные потребности, дешевая квартира, даже ее отсутствие, позволяют, при наличии неудовлетворенного иным образом громадного спроса на средства сообщения, большому количеству заниматься извозом»⁴⁵.

⁴⁵ Светловский В.В. Жилищный вопрос с экономической точки зрения. Выпуск 2. Город и государство. СПб, 1904. С. 33.



Виды городского извоза

В Толковом словаре Даля, термин извозить (извозничать) означало «промышлять перевозкою, доставкой товаров на лошадях». Извозчик – мужчина, промышляющий извозом, возкой товаров, клади и седоков; путевой, дорожный, обозный извозчик, извозник; городской, промышляющий возкой и ездой по городу. Городские извозчики делились на ломовых – для клади, на легковых, для ездовых; на биржевых или стоичных и шатущих, безместных или ванек, из числа биржевых были ухорские, лихачи, со щегольской закладкой. «Извозчику мало (выручки), да лошади-то довольно! Извозчик, что возьмешь на сажень кверху?» (шуточный). Извозничать – быть городским извозчиком, заниматься извозничьим промыслом. Извозничанье – занятие, промысел городского извозчика.

На улицах городов одновременно имели место семь различных родов движения: экипажное легковое, экипажное грузовое – ломовое, пешеходное, трамвайное, автомобильное, велосипедное и верховная езда. При небольших размерах, все эти виды транспорта совместно пользовались всей поверхностью улицы⁴⁶. Первоначально единственным средством передвижения в российских городах были собственные выезды. В XIX в. в городах Российской империи получили распространение наемные экипажи, для перевозки строительных материалов и других грузов использовался ломовой извоз⁴⁷.

Легковой извозчик. Серия фотографий «Русские типы»,



⁴⁶ Дубелир Г.Д. Планировка городов / Проф. Г. Дубелир. Санкт-Петербург: тип. «Слово», 1910. С. 32.

⁴⁷ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г.: Энциклопедия: Т.1. 2008. С.577.



Извозчики делились соответственно качеству их экипажей, лошадей на четыре категории: лихачи, извозчики 1 разряда, извозчики 2 разряда, ломовые извозчики⁴⁸. Выделялось несколько категорий ломовых извозчиков, занимавшихся различными видами извоза: доставка груза, вывоз снега, нечистот («золотой обоз»), подвоз воды (водовозы), доставка продуктов в магазины и на рынки, обслуживаниестроек - подвоз песка, кирпича, леса, перевозка керосина и нефти, доставка мебели и тяжеловесных предметов. Легковые извозчики по свидетельству писателя Евгения Иванова, делились: «на колясочников», т.е. возивших «парой в дышло» в колясках и стоявших чаще всего у вокзалов; на «шаферных» или «свадебных», т.е. обслуживавших свадебные процессии⁴⁹.

Ломовой извозчик. Серия фотографий «Русские типы»,



Экипажи существовали различных форм: коляски и пролетки нескольких видов, брички, дрожки, линейки и т.д. Довольно простыми и легкими экипажами были коляски. В отличие от карет кузов у них был открытый, но с откидным верхом. Коляски обычно запрягались парой или тройкой лошадей.

Разновидностями щегольских городских колясок с открывающимся верхом были фэтон и ландо. Ландо (через

⁴⁸ Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. Тамбов, 1909. С. 77.

⁴⁹ Цит. по: Руга В., Кокорев А. Москва повседневная: очерки городской жизни начала XX века. М., 2006. С. 51.



фр. landau от нем. Landau(er)) - лёгкая четырёхместная повозка со складывающейся вперёд и назад крышей. Название образовалось от названия города Ландау в Германии, где повозки этого типа были изобретены в XVIII в. Комфортабельные ландо на рессорах и иногда пневматических шинах всегда считались роскошными, «дамскими», экипажами.

Бричка - известная с XVII в. лёгкая четырёхколёсная повозка для перевозки пассажиров. Кузов мог быть как открытым, так и закрытым и крепился на двух эллиптических рессорах. Верх делали кожаным, плетёным или деревянным, иногда его утепляли; были модели и без верха.

Дрожки получили свое название от дрог - длинных брусьев, соединяющих обе оси. Первоначально это была совсем примитивная повозка: на доску, положенную сверху, приходилось садиться верхом или боком. Подобного рода дрожки иногда называли трясушками. Позднее дрожки усовершенствовались, обрели рессоры и кузов. Такие дрожки иногда получали название коляски, по сходству. Это был преимущественно городской экипаж.

Пролётки - городские извозчицьи дрожки назывались пролетными и вскоре сократили свое название до слова «ПРОЛЕТКА». Выражение «ехать на извозчике» означало «ехать на извозчицье пролетке», зимой же — на извозчицьих санках сходной конструкции.

Калиберы - рессорные пролетки появились только в 1840-х гг. До того у извозчиков были калиберные дрожки, или просто калибер. На таких дрожках мужчины ездили верхом, женщины садились боком, поскольку это была простая доска, положенная на обе оси, с четырьмя примитивными круглыми рессорами.

Линейкой первоначально назывались простые длинные дрожки с доской для сидения боком или верхом, а если доска была достаточно широка — по обе стороны спиной друг к другу. Позднее линейкой стал именоваться городской или пригородный многоместный экипаж со скамьями по обе стороны, разделенные перегородкой пассажиры сидели боком по направлению движения, спиной друг к другу. Рейсовые городские линейки снабжались навесом от дождя.

Тройка — старинная русская запряжка лошадей. Тройка была придумана для быстрой езды на длинные



расстояния. При этом развивалась очень высокая скорость 45-50 км/ч. На тройках, помимо социальной элиты, ездили почтальоны (почтовая тройка), пожарные и т.д. Часто тройки запрягались в дни свадеб и других праздничных торжеств, когда кучера могли «полихачить» и выпустить в галоп даже коренника⁵⁰.

По данным Первой всеобщей переписи населения 1897 г., обработанных П.Г. Рындзюнским, в России было 149,8 тыс. человек извозчиков, из них 85,3 тыс. легковых⁵¹. Легковые извозчики в городах составляли более половины всех горожан, занятых гужевым промыслом, примером может служить Тамбовская губерния (Табл. 1).

Таблица № 1. Легковой извоз в городах Тамбовской губернии в 1902 г.⁵²

легковой извоз	Борисоглебск	Козлов	Липецк	Тамбов	Усмань
человек	224	371	169	455	119
лошадей	234	575	212	490	126

К 1903 г. в Тамбове насчитывалось 471 легковых извозчиков и 250 ломовых⁵³. По тем временам рост числа легковых извозчиков был показателем развития и упрочнения специфического городского быта⁵⁴.

Ломовой извоз был развит в тех городах, где проходил железнодорожный путь, где грузилось много хлеба (Табл. 2).

Таблица 2. Ломовой извоз в городах Тамбовской губернии в 1903 г.⁵⁵

ломовой извоз	Борисоглебск с уездом	Козлов с уездом	Кирсанов с уездом	Липецк с уездом	Моршанск с уездом	Тамбов с уездом
человек	343	221	224	245	223	136
лошадей	355	358	270	429	331	136

50 Что непонятно у классиков, или Энциклопедия русского быта XIX века. Ю. А. Федосюк. 1989. С. 128-139.

51 Рындзюнский П.Г. Изучение городов России первой половины XIX в. // Города феодальной России: сб. науч. тр. М., 1966. С. 172.

52 Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам. Выпуск 1. Козлово – Воронежская – Ростовская линия. М., 1899. С. 18-20.

53 Отчет Тамбовской городской управы за 1903 год. Тамбов, 1904. С.85.

54 Рындзюнский П.Г. Крестьяне и город в капиталистической России второй половины XIX века. М., 1983. С. 156-160.

55 Обзор в Тамбовской губернии за 1902. Тамбов. 1904. С. 20.



Всего в 1907 г. в структуре городского транспорта Тамбова было зарегистрировано 884 лошади, 36 экипажей дышловых, 501 одноконных, 7 погребальных колесниц⁵⁶.

Вологда. Архангельская улица. Фотография начала XX в.



Деятельность извозчиков регламентировалась специальными правилами, издаваемыми Городскими думами. Существовали специальные комиссии по извозному промыслу при Управе, которые занимались разделением извозчиков на разряды, осмотром лошадей и прочего. В их состав входили члены Городской управы, представители полиции, ветеринарный врач, каретный и шорный мастера. Непосредственный контроль на местах осуществляли полицейские, у которых не было возможности следить постоянно за извозчиками в силу их ограниченного числа⁵⁷.

«Извозчик он, не бедные мы, отец, не бедные»: социальные характеристики извозчиков

К извозному промыслу допускались лица всех сословий. В «Обязательном постановлении Тамбовской городской думы об извозном промысле» от 3 января 1879 г. указывалось, что извозчики должны быть здоровыми,

56 Отчет Тамбовской Городской Управы за 1907 год. С. 31.

57 ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 9.



совершенных лет, не моложе 17 и не старше 45 лет⁵⁸. Но местные обыватели отмечали на страницах газет, что «и зимой, и летом случается видеть в Тамбове малышей на козлах, вместо взрослых извозчиков. Мальчуганы не только не знают хорошо названий улиц, и их местоположения, но плохо умеют управлять лошадьми»⁵⁹. Бывали случаи, когда развозили пассажиров женщины, но конечно делали это не официально, подменяя мужей. Такая извозчица сообщала корреспонденту «Тамбовского края»: «Мужа жду, господ повез, я в городе за покупками была и с ним домой вернулась ... отвезла одних господ в больницу и обратно, мне еще на чай дали – в развальнях ездили...»⁶⁰.

Моршанск. Тамбовская улица. Открытка начала XX в.



В Липецке извозом занимался целый район города. Большая часть населения Каменного лога и Пригородной слободы занимались извозом, группируясь в легковых, ломовых и водовозов⁶¹. В Рязани извозчики были выходцами из ближайших деревень - Кальное, Дядьково, Шереметьево, Новосёлки и других.

В первой половине XIX в. извозчики в основном были из крепостных крестьян, отпущенных хозяевами в город на заработки для уплаты податей⁶². Поиск дополнительного заработка крестьянами оставался основным мотивом извозного промысла и в пореформенное время. В

58 Обязательные постановления Тамбовской городской думы с 1876 года. С. 5.

59 Тамбовский край. 1914. №15. 19 января. С. 2.

60 Там же. №13. 17 января. С. 2.

61 Тамбовский край. 1912. № 1354. С. 3.

62 Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г.: Энциклопедия: Т. 1. М., 2008. С.577.



деревенской среде извоз считался престижным и прибыльным делом. Но конкуренция была большая. Новенького работника, если он начинал переманивать клиентов, могли побить, а коляску сломать. Часто среди извозчиков были владельцы лошадей. В работники к ним нанимались в основном односельчане, которые ежедневно должны были привозить определенную сумму выручки.

На Георгиевской улице Иваново-Вознесенска. Неизвестный фотограф, 1890-е гг.



В романе «Братья Карамазовы» Ф.М. Достоевского, изданном в пореформенное время, одна из героинь рассказывала: «Говорю Никитушке, мужу-то моему: отпусти ты меня, хозяин, на богомолье сходить. Извозчик он, не бедные мы, отец, не бедные, сами от себя извоз ведем, всё свое содержим, и лошадок и экипаж»⁶³.

Приезжая в город такие крестьяне быстро приобщались к бытовым особенностям городской жизни, сохраняя сельские культурные стандарты повседневного поведения. Это вело к постоянным конфликтам между извозчиками и городской «интеллигентной» публикой, которые нашли отражение на страницах прессы и в фольклоре. Например, по существующим правилам с пассажирами предписывалось быть всегда вежливыми, учтивыми и «отнюдь не допускать

63 Достоевский Ф.М. Братья Карамазовы. Источник: Достоевский Ф.М. Собрание сочинений: В 20 т. М., 1998. Т.13. С. 52.



себе грубого обхождения»⁶⁴. Запрещалось извозчикам во время стояния на биржах и на улицах, как между собою, так и с посторонними лицами заводить брань, ссоры, крики, петь песни, произносить неприличные слова, и преследовать проходящих предложением своих услуг. За езду в пьяном виде, пение песен с седоком, быструю езду по городу, грубость и требование платы сверх меры извозчик мог быть отстранен от промысла на срок от 2 дней до 2 месяцев⁶⁵.

Елатьма. Фотография начала XX в.



Но как отмечали современники: «извозчики на биржах нередко ругаются по-прежнему, не стесняясь прохожих»⁶⁶. В «Вологодском справочном листке» в 1910 г. рассказал об извозчиках-хулиганах при стоянке на Большой Архангельской улице, которые вечерами особенно усиленно приставали к прохожим с предложением своих услуг, а в адрес дам отпускали такие шутки, «от которых они краснеют и прибавляют шаг». Некоторые извозчики грабили пьяных клиентов⁶⁷.

В 1916 г. калужского полицмейстера Ростовского беспокоил наплыв в город зимних извозчиков. У крестьян закончились полевые работы, и они ринулись в Калугу на заработки. Однако не привыкшие работать в городе крестьяне вели себя непристойно. Кроме того, они нарушали

64 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 77.

65 Обязательные постановления Вологодской городской думы. Вологда, 1912. С. 71-72.

66 Тамбовский край. 1914. №64. 21 марта. С. 2.

67 Вологодский справочный листок. 1910. № 56. С. 3.



закон, занимались извозом не зарегистрировавшись. Поймать же их было непросто. Остановленный кучер говорил: «Я здесь не работаю, просто в город по хозяйству приехал, а добрые люди попросили подбросить их до дома, не смог отказать!»⁶⁸

Воронеж, Театральная площадь, фотография начала XX в.



Из значительного объема крестьян-отходников, извозчики были, пожалуй, единственной профессиональной категорией, с которой общались практически все слои городского населения. Эта одновременная причастность и отчуждение к городской культуре профессиональной группы извозчиков остро чувствовалось литераторами рубежа XIX - XX вв. Писатели, создавая литературные образы отмечали оторванность от привычного образа жизни, изнуряющую работу и плохие условия жизни в городе. Такой тип извозчика ярко изображен в рассказе А.П. Чехова «Тоска» 1886 г.: «Получив двугривенный, Иона долго глядит вслед гулякам, исчезающим в тёмном подъезде. Опять он одинок, и опять наступает для него тишина... Глаза Ионы тревожно и мученически бегают по толпам, снующим по обе стороны улицы: не найдётся ли из этих тысяч людей хоть один, который выслушал бы его?

68 Фридригельм Е. Калуга и калужане: Быт и нравы жителей губернского города конца XIX — начала XX вв. М., 1998. С. 143 - 145.



Но толпы бегут, не замечая, ни его, ни тоски...»⁶⁹.

М. Ефимов. «Тоска», 1903 г.



В Туле в местной периодике как свидетельство распространения женской эмансипации в начале XX в. вышла переводная французская статья, в которой рассказывалось, что в Париже разрешено управлять извозчицкими экипажами женщинам. «Дать миру кучеров женщин – кучеров благовоспитанных, вежливых, трезвых, заботящихся о своих лошадях, и способных без крика и шума управлять ими» - восклицал французский журналист и добавлял, что такого извозчика охотно наймет мать, сопровождающая своих детей⁷⁰.

И спустя пару лет женщина-извозчик появилась и в провинции. Так в 1912 г. в Рязани крестьянка села Подвязьева А.П. Сафонова обратилась в городскую управу с просьбой разрешить ей езду по городу в качестве легкового извозчика. «Городская управа препятствий к удовлетворению просьбы Сафоновой не встретила. Не оказалось препятствий и со стороны полиции. Сафонова

⁶⁹ Чехов А.П. Тоска. Источник: Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем в 30-ти томах. Сочинения. Том 4. М., «Наука», 1984. С. 152.

⁷⁰ Тульская речь. 1906. № 19. С. 3.



теперь занялась извозным промыслом»⁷¹.

Характерно, что писатели, журналисты и городские обыватели достаточно по-разному, часто противореча друг другу, воспринимали представителей этой профессиональной группы.

Н.А. Некрасов в стихотворении 1855 г. изобразил легкового извозчика сильным, молодым, но достаточно ленивым человеком:

Парень был Ванюха ражий,
Рослый человек,-
Полусонный по природе,
Знай зевал в кулак
И название в народе
Получил: вахлак!⁷²

Еще более нетерпимым по отношению к извозчикам выступал городской фольклор. В анекдотах часто высмеивались грубость, профнепригодность городских извозчиков. Показателен в этом плане анекдот:

Барин садится в карету.

- Какую сегодня песню петь будем? - спрашивает его извозчик.

Барин пытается высвободить застрявшую ногу:

- ЭЭЭ, черт! Нога попала в колесо...

Извозчик, настегиная лошадь:

-»Нога попала в колесо...» - запевает песню.

Неполным было бы описание извозчика без отношения главного героя к самому себе. Здесь источником служат песни извозчиков, в 1907 г. был издан специальный сборник «Новые песни московских и петербургских извозчиков. Лихач-чародей». В собственном представлении извозчик был лихим и смелым человеком, помогающим горожанам быстро добираться до нужного места. Приведем отрывок:

Кто не знает чародея,
Лихача свет Алексея,
Резвого к тому ж.
От смоленского я рынка,
Домчу хоть на Ходынку,
В четверть я часа.
К меостьяновой пекарне,
Подъезжаю всех шикарней,
На лихом коне.

⁷¹ Рязанская Жизнь. 1912. № 95. С. 4.

⁷² Некрасов Н.А. Извозчик. Источник: Некрасов Н.А. Полное собрание сочинений и писем в 15-ти томах. Том 2. Л.: «Наука», 1981. С. 158.



Конь мой Лирою зовется,
Вон из рук буквально рвется,
Чудо как хорош.
А к московскому трактиру,
Подстегать не надо Лиру,
Мчитя как стрела.
К яру вот по первопутку,
Замирает Дуня⁷³.

Иваново-Вознесенск, угол Рождественской ул. и Базара. Из архивов Ивановского государственного историко-краеведческого музея им. Д.Г. Бурылина. Начало XX в.



Городской легендой, а может быть и правдивой была история об извозчике – интеллигенте, декламирующем наизусть первую песнь «Илиады» Гомера. Этот «Ванька» очень успешно окончил одну из московских классических гимназий, поступил затем в университет. Но после революции очутился в Якутске. «Там он опростился, женился на простой крестьянской девушке, прижил с нею двух детей, обзавелся крестьянским хозяйством. Тут подоспел последний милостивый манифест...

Бывшего студента потянуло на родину, в Москву. Ликвидировал поспешно незамысловатое

⁷³ Новые песни московских и петербургских веселых извозчиков. Лихач-чародей. Сост. Н.И. Красовским. М., 1907. С. 1.



крестьянское хозяйство, забрал жену, детей и вернулся в Москву. Но, вернувшись, убедился, как он отстал от того мира, к которому раньше принадлежал по рождению и образованию. На «Парашу-Сибирячку», на студенческую черноземную жену, недавние знакомые и друзья смеялись и, злословя, показывали пальцами...

Бывший студент подумал, подумал, махнул рукой, порвал навсегда со своим прошлым, и занялся извозом. Вначале он ездил только сам. Затем нанял работника, прикупил еще пару лошадок. Пролетарское положение надоело!.. И «Ванька» с аттестатом зрелости, знающий латинский и греческий языки, стал возить москвичей по Москве за двугривенные...

Сидя на козлах, он иногда бросал седоку две-три французские фразы. Как-то к нему в пролетку сел его старый знакомый. Не узнав его, по московской традиции, стал «тыкать» извозчика, ругать за медленную езду, грозить городовым... Оригинальный извозчик, сразу узнав своего приятеля, терпеливо переносил все издевательства. Только получая свои заработанные три гривенника, Он снял шапку, поклонился и сказал:

- Спасибо, Петя!.. «Петя» готов был провалиться сквозь землю... Интеллигентный извозчик вполне доволен своим положением. Втянулся в физический труд и совершенно порвал со своим прошлым. И не желает даже думать о возвращении к прошлому...»⁷⁴.

«Обтерханный, хлипкий мужичонка, какой-то несчастный, унылый, разбитый»: регламентация внешнего вида возниц

Занимающиеся извозом обязаны были иметь приличную одежду, как летнюю, так и зимнюю. Одежда, т.е. армяк, пояс, головной убор были опрятными и соответствовали разряду извозчика. Извозчикам рекомендовалось иметь при себе дождевой плащ. Для наружного отличия лихачей последние носили головные уборы и армяк кучерского образца любого цвета с пуговицами, причем цвет армяка соответствовал по цвету с обивкой экипажа и прочим прикладом. Извозчики 1 и 2 разрядов должны были иметь летом фуражку синего сукна с околышком, зимою шапку кучерского образца, армяк из темно-синего сукна⁷⁵. В «Тамбовском крае» в 1913 г. сообщалось, что полиция усилила надзор за легковыми извозчиками на биржах. «Неопрятно одетые, не имеющие установленных

⁷⁴ Раннее утро. 1913. 19 ноября. С. 3.

⁷⁵ Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 67.



обязательными постановлениями шляп и с плохими закладками извозчики привлекались к ответственности»⁷⁶.

Воронеж. Староконная площадь. Вид на Новомосковскую улицу. Фотография начала XX в.



Но горожане часто недовольно отзывались о внешнем виде извозчика. Чеховский седок в «Тоске» возмущался одеждой извозчика: «- Ну, погоняй! - дребезжит горбач, устанавливаясь и дыша в затылок Ионы. - Лупи! Да и шапка же у тебя, братец! Хуже во всём Петербурге не найти...»⁷⁷.

Окрестности Тамбова. Типография Москалева, начала XX в.



⁷⁶ Тамбовский край. 1913. № 1805. С. 3.

⁷⁷ Чехов А.П. Тоска. Источник: Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем в 30-ти томах. Сочинения. Том 4. М., «Наука», 1984. С. 35.



Характерно описание извозчика М. Горьким в «Святочном рассказе» 1895 г.: «Это был обтерханный, хлипкий мужичонка, какой-то несчастный, унылый, разбитый. Он был всё такой же замухрышка, как и раньше, время не действовало на его обтерханную фигуру, не положило заплат на его рваный аязм и не увеличило количество дыр на этом аязме. Он появился в кабинете Павла Николаевича, сел на ручку кресла, сдвинул концом кнутовища шапку набок и, поглядев на своего седока, вздохнул»⁷⁸.

Часто извозчики жульничали: являлись на осмотр комиссии в новой опрятной одежде, а затем меняли ее на плохую. Извозчики не понимали, почему необходима специальная форма, тем более приобретенная ими за свой счет. Лишь после предоставления городским думах в 1892 г. права составлять обязательные постановления о производстве извозного промысла, ситуация изменилась, так как класс извозчика стал определяться и внешним видом⁷⁹.

*Тамбов, Александринский институт.
Фотография начала XX в.*



Чтобы избежать подмены одежды, с 1906 г. была введена целая система клеймения средств извозного промысла. На пролетку стали прибывать три номера - «жестянки»: на левой и задней стороне козел и сзади на кузове. Еще одна, «малая жестянка» должна была находиться на руках у извозчика. Дополнительно на левое крыло, фартук и верх пролетки ставили специальные пломбы. Штампам метили подушку седока, подушку извозчика, его шапку

⁷⁸ Горький М.А. Извозчик. Святочный рассказ. Источник: Святочные истории: Рассказы и стихотворения русских писателей. Составление, примечания С. Ф. Дмитренко. М., 1992. С. 201.

⁷⁹ Мыш М.И. Городовое положение со всеми относящимися к нему узаконениями, судебными и правительственными разъяснениями. СПб., 1895. Издание 9-е. С. 87.



(с внутренней стороны) и армяк («у края левой полы, на 4 вершка от нижнего обреза»), на которой вдобавок помещали пломбу («на 8 вершков от нижнего обреза»)⁸⁰.

С иронией отзывались авторы «Спутника пассажира по Юго-Восточным железным дорогам» об усманских извозчиках: «ознакомившись с усманскими извозчиками, мы вынесли убеждение, что все они поголовно уже виноваты в нарушении 129 статьи Устава о наказаниях и никогда не нарушали 128 статьи»⁸¹.

По признанию годными экипажей, лошадей, упряжи, и кучерской одежды, специальная комиссия выдавала удостоверение в годности к занятию извозным промыслом, с отметкой, к какому разряду извозчик причислен⁸². Лучшие легковые извозчики не имели большого желания попасть в лихачи, опасаясь, что с ними не будут ездить, так как для них не существовало таксы. За табличку же приходилось платить в Управу 50 руб., тогда как рядовые извозчики платили всего 6 руб.⁸³ Извозчик, который вел собственный извоз, если желал оставить промысел, не должен был передавать свой номер другому хозяину⁸⁴. Но часто извозчики, несмотря на назначенный им срок, как можно дольше не приобретали новые номерные знаки и таксы. Так, в «Тамбовском крае» в 1914 г. сообщалось, что «в настоящее время полиция производит проверку извозчиков, и тех из них, у кого не оказывается на экипажах новых номеров и такс, привлекает к ответственности»⁸⁵.

«Ну, подружка верная, тпру, старушка древняя, стань, Маруська в стороне»: лошади и кареты в городе

Для городской езды стандартной была русская сбруя. Она состояла обыкновенно из следующих предметов: хомута, гужников, шлейки, уздечки, сиделки, дуги с поводком, 2 чересседельников, подпруги и вожжей⁸⁶. Владелец дорогих экипажей, колеса которых были покрыты слоем резины, москвичи называли «резинщиками». С 1905

80 Там же. С. 110.

81 Экипажи для езды должны быть в исправном виде, лошади не заморенные, кучерская одежда в опрятном виде, в противном случае виновные подвергаются наказаниям по 129 статье Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, и езда по городу должна быть умеренно-скорая, в противном случае виновные наказываются по 128 ст. того же Устава.

82 ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 9-11.

83 Тамбовский край. 1914. № 8. 11 января. С. 2.

84 Сборник циркуляров и инструкций МВД. Т. 4. СПб., 1853. С. 603.

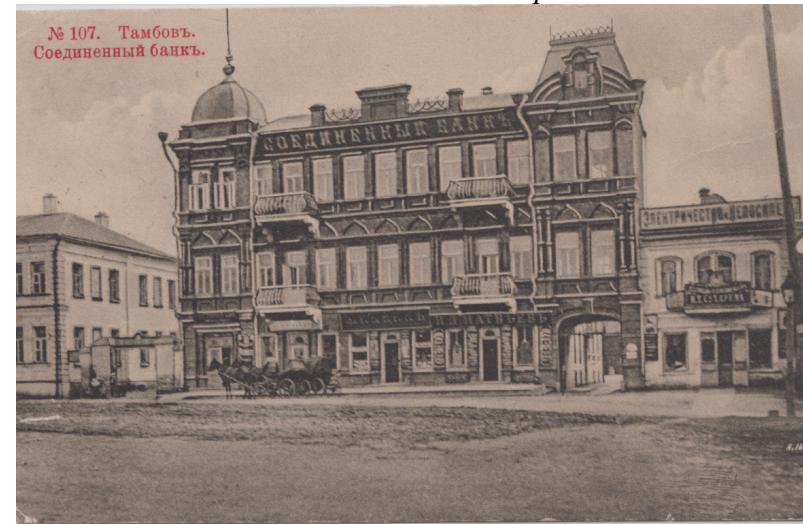
85 Тамбовский край. 1914. № 33. С. 3.

86 Лошадь, кучер и экипаж. Азбука правильного ухода, содержания и городской езды. Сост. Эннс. СПб., 1906. С. 34.



г. появились пролетки с пневматическими шинами. Обычные колеса с железным ободом, соприкасаясь с мостовой, издавали сильный шум, стирали булыжное покрытие в пыль. Резиновые шины делали поездку гораздо комфортнее, но имели один крупный недостаток – при проезде через лужи они во все стороны широко разбрызгивали грязную воду⁸⁷.

Тамбов. Соединенный банк. Открытка начала XX в.



Так, в Костроме большинство извозчиков имело старые дребезжащие пролетки на железном ходу. Только в начале XX в. стали появляться пролётки на резиновом ходу, а, примерно, с 1910 г. появилось несколько извозчиков на дутых шинах, но это были уже лихачи, стоявшие обычно в самом центральном и бойком месте - на Русиной улице против Старого двора. В Козлове как отмечалось в «Спутнике пассажира по Юго-Восточным железным дорогам» 1899 г. извозчики были среднего достоинства: пролетки были отчасти рессорные, отчасти линейки на дрогах, а извозчицьи лошади имели смутное понятие о действительно красивых и знаменитых тамбовских рысаках⁸⁸.

Лошади к работе допускались не искалеченные, не хромые и не изнуренные, зрячие на оба глаза, не моложе 4 лет, без норова и хромоты, не пугливые. Извозчикам

87 Народная Нива. 1910. № 45. С. 3.

88 Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам. Выпуск 1. Козлово – Воронежская – Ростовская линия. М., 1899. С. 14.



запрещалось наносить лошадям побои кулаками и ногами. Для понукания же лошадей во время езды разрешалось иметь мягкий кнут без наконечника. Но как отмечалось в «Петербургском листке» в 1913 г. «многие извозчики доходят до такой жестокости, что вплетают в ремень кнута гири, гвозди для причинения вящей боли животным»⁸⁹.

К ломовым лошадям предъявлялись специальные требования: лошади были неизнурённые, надёжные в перевозке тяжестей, повозки летние и зимние - прочные и удобные для укладки тюков; вся упряжь в надлежащей исправности, так чтобы в дороге от усталости лошади, или от неисправности повозок и упряжи, отнюдь не могло случиться какой-либо остановки»⁹⁰.

В правилах, касающихся содержания лошадей, указывалось, что помещения должны быть сухи, просторны, светлы и проветриваемы. Полы были асфальтовые, цементные, кирпичные или глинобитные. Теплота в помещении должна была составлять 6-7 градусов. Подстилка была сухая, мягкая и обильная. Лучшим для этого считалась ржаная соломка в местах, где она имела в изобилии и стоила недорого. Уборка конюшни должна была производиться два раза в день, утром после дачи корма и вечером до дачи⁹¹.

Но, как замечали современники, извозчики часто не щадили своих лошадей, относясь к ним, прежде всего, как источнику заработка. Например, в Рязани в 1912 г. появился лошадиный сап. Но на ветеринарный осмотр, не было представлено 176 лошадей. И это несмотря на административную ответственность за неявку и на заразность болезни даже для человека⁹².

Извозчик в Ярославле. Фотография начала XX в.



- 89 Петербургский листок. 1913. 25 ноября. С. 3.
90 Санкт-Петербургские ведомости. 1867. № 163. С. 3.
91 Лошадь, кучер и экипаж ... С. 4.
92 Рязанский вестник. 1912. № 13, 14.



Биржи и кабаки: кучерские маркеры в городе

Для стоянки, как ломовых, так и легковых извозчиков Городской управой назначались, по соглашению с полицмейстером, особые места (биржи)⁹³. Определение извозчиков по биржам, а также их перевод с одной на другую производился Управой. Извозчиьи биржи в Тамбове находились в социально-культурном центре города: у железнодорожного вокзала, Института благородных девиц, кинотеатра «Модерн». В Воронеже биржи располагались у «Центральной гостиницы», гостиницы «Берлин», «Ульянищева», «Войцева», «Поджидаева», «Франция», «Центральная», около Троицкого собора, у клуба Воронежского общественного собрания⁹⁴. В Вологде извозчики обычно собирались на Кирилловской улице и Афанасьевской площади у гостиницы «Пассаж», где было много богатых клиентов. В Рязани биржи находились на основных площадях города: Соборная, Хлебная, Базарная, площадь Ямской заставы⁹⁵.

Вид стоянки ломовых извозчиков на Сенной площади в г. Рязани. Фотоателье Е.А. Гончаровой. Фотография 1900-1910-е гг.



- 93 Обязательные постановления Тамбовской городской думы с 1876 года. С. 6.
94 Отчет Воронежской городской управы за 1905 год. Воронеж, 1906. С. 86.
95 Рязанский вестник. 1912. № 102. С. 3.



Легковым извозчикам разрешалось ездить шагом по городу для отыскивания седоков. На биржах лошади стояли в один ряд. Подавать экипажи, по требованию пассажиров, извозчики должны были поодиночке, не бросаясь по несколько человек в раз. У театра и вообще в местах большого съезда экипажей извозчики становились по указанию чинов полиции⁹⁶. Вообще, на публичных мероприятиях запрещалось ездить тройками и четверками⁹⁷.

На биржах требовалось соблюдать чистоту и опрятность, обязательно было наличие метлы, лопаты и мусорного ящика⁹⁸. Журналист «Тамбовского края» сообщал: «Не правда ли чудесно? Вы наняли извозчика и садитесь в экипаж, располагаетесь в нем и собираетесь ехать, но не тут-то было, извозчик вежливо (№ 15 правил обратиться на вас) со следующей фразой:

- М.Г.! Будьте добры немного подвинуться – мне необходимо здесь поставить мусорный ящик, а в ноги благоволите разрешить положить метлу и лопату. – Прямо все удобства»⁹⁹.

Часто извозчики не могли самостоятельно обеспечить содержание биржи. Например, несколько десятков извозчиков в Тамбове из «Салущевской» биржи сдвинулись к дому Гиновича. Оказалось, что «Салущевская» биржа так загрязнена, что нет никакой возможности пользоваться ею дольше. Так как «Салущевская» биржа стояла на грунтовой площади, которая во время ненастья превращалась в болото¹⁰⁰.

Напряженная ситуация сложилась в уездном Козлове в 1912 г. Здесь биржа, в связи с отделкой дома братьев Полянских, перекочевала на противоположную сторону к усадьбе Сизовой. Извозчики стали въезжать прямо на тротуар усадьбы, так, что по нему невозможно стало пройти, не рискуя «попасть на зуб какой-нибудь злой клячи или чтобы не получить удара кнута со стороны разнузданного извозчика. «Смелый прохожий рисковал также заразиться лошадиными болезнями: сапом, ящуром, так как лошади, стоящие на тротуаре всю пускали в лицо

96 ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 10.
97 Сборник циркуляров и инструкций министерства МВД. Т. 4. СПб., 1855. С. 603.
98 ГАТО. Ф. 16. Оп. 80. Д. 2. Л. 94.
99 Тамбовский край. 1914. № 72. С. 3.
100 Тамбовский край. 1914. № 1356. С. 2.



прохожему пар из пасти и ноздрей»¹⁰¹. В Воронеже в 1912 г. пристав Маслов направил в городскую управу заявление домовладельца города Тимофеева, желавшего ограничить число извозчиков возле его дома¹⁰².

Для ближайшего надзора за извозчиками, по правилам 1879 г., на местах их стоянок выбирались старосты и к ним помощники, избираемые на один год из своей среды¹⁰³. По «Обязательному постановлению об упорядочении извозного промысла в г. Тамбове, в отмену обязательного постановления от 3 января 1879 г.», старосты стали назначаться Городской управой¹⁰⁴. Если извозчик уезжал в другой город, из которого не мог возвратиться назад за одни сутки, то он должен был предупредить об отъезде старосту и оставить у него до возвращения свой номер¹⁰⁵.

Рязань. Стоянка извозчиков на Сенной площади. Фотография начала XX в.



Извозчики в Тамбове могли мыть свои экипажи во дворах и на берегу Цны в местах, отведенных Городской управой¹⁰⁶. Кормить лошадей извозчики могли на биржах только из торбы. Хотя жители Тамбова отмечали в местной прессе, что «так как во многих местах нашего города, при мелочных лавках вошло в обычай иметь на улицах лари и ящики, то от ларей постоянно толпятся извозчики

101 Козловская жизнь. 1912. № 168. С. 2.
102 Воронежский край. 1911. № 27.
103 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 7.
104 Там же С. 56.
105 Сборник циркуляров и инструкций МВД... С. 605.
106 ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 11.



ближайших бирж»¹⁰⁷.

Местами «клубных» сборищ извозчиков бывали те трактиры, где существовали особо отведенные столы. Такими заведениями в Калуге были харчевня Блохина на Трубянке, трактир Журавлева на Садовой и некоторые другие. В них для наиболее уважаемых кучеров был открыт кредит. После работы, заканчивавшейся с наступлением сумерек (когда выезжали ночные «ваньки»), извозчики угощались чаем с калачами и сайками, дешевой колбасой, щековиной (мясо со щек животного), рубцом (блюдо из субпродуктов) и другими яствами.

«По цене и езде»: такса и «таксисты»

Одним из главных сюжетов, который отмечали столичные и провинциальные журналисты, оставался вопрос оплаты проезда. Плата за проезд периодически увеличивалась. Возможно поэтому, в начале XX в. стало входить в обычай ездить на ломовых извозчиках. «Что делать на ломовых извозчиках? Кто богат, тому и легкой извозчик! А среднему обывателю лишь ломовик на развальнях теперь по плечу!» - сообщалось в «Тамбовском крае»¹⁰⁸. В Козлове таксы на проезд не существовало. Поэтому заламывая сумасшедшие цены, извозчики часто оставались без дохода. Журналист «Козловской газеты» в начале XX в. спрашивал: «Почему в Москве извозчик везет седока 2-3 версты, и у него и экипажа и сбруя и лошади хорошие? Поэтому и неудивительно, что и в хорошую погоду можно встретить больше едущих, чем идущих. У нас же извозчики с плохой лошадей и невозможной тарантайкой»¹⁰⁹.

Постепенно в провинциальных городах стали появляться таксы на перевозку людей и груза. В Воронеже такса составляла 15 коп. за проезд по одной улице, 30 коп. за проезд в 1 части города, с вокзала и на вокзал железной дороги 30 коп.¹¹⁰

На липецком курорте в сезон (С 15 Мая по 1 Сентября) действовала следующая такса:

Плата легковым извозчикам с одного конца города до другого - 20 коп.

Плата легковым извозчикам с одного конца города до

107 Тамбовский край. 1914. № 1300. С. 3.

108 Тамбовские губернские ведомости. 1907. № 13. 17 января.

109 Козловская газета. 1907. № 88. С. 2.

110 Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам. Выпуск 1. Козлово - Воронежская - Ростовская линия. М., 1899. С. 28.



другого: днём 20 коп., ночью 35 коп.

Из одной полицейской части города в другую: днём 15 коп., ночью 25 коп.

На ровном месте: днем 10 коп., ночью 20 коп.

По найму на часы, за каждый час: днем 30 коп., ночью 40 коп.

На вокзал и с вокзала во время поездов: днем и ночью 40 коп.

Плата на ночном такси производилась: осенью и зимой с 9 ч., а весной и летом с 10 ч. вечера.

С 15 Мая по 1 Сентября легковые извозчики получают за езду в город 30 к. в час, а за поездки на станцию железной дороги и со станции в город 40 к. за каждый конец¹¹¹.

Для сравнения в Белгороде в 1911 г. действовала почти идентичная такса:

а) Обычная:

1) Одноконный от вокзала и на вокзал - 20 коп.

2) пароконный - 35 коп.

3) конец по городу одноконный - 15 коп.

4) пароконный - 25 к.

б) На время торжеств:

1) В час одноконный - 60 коп.

2) пароконный - 1 руб.

3) В конец одноконный - 30 коп.

4) пароконный - 50 коп.

На вокзал - на 10 коп. дорожке конца

Как видно из представленных выше такс, ключевыми точками в маршрутах извозчиков являлись социально-культурными и экономическими доминантами в городах (вокзал, дворянское собрание, пароходная пристань (Устюг) и др.).

Вопрос таксы был достаточно болезненным для провинциальных центров. Например, в Воронеже жители Пригородной слободы Чижевки и Ямской слободы, после того, как их присоединили к городу, первым делом потребовали новой таксы на легкой извоз (как для города). Объяснили они это тем, что как из-за большой таксы никто не хочет селиться в их районах¹¹². Отсутствие таксы тяжело сказывалось на железнодорожниках. Начальник станции Московско-Киево-Воронежской железной дороги также просил городскую управу о высылке ему таксы¹¹³.

111 Липецкий сезонный листок. 1910. № 1-13.

112 Воронежский край. 1912. № 10. С. 2.

113 Там же. № 29. С. 3.



Воронеж. Извозчик возле книжного магазина. Фотография начала XX в.



Но даже с появлением определенных ценовых стандартов, они продолжали не соблюдаться. Например, в «Калужском курьере» сообщалось: «Наша извозчицья такса существует только на бумаге. В действительности пассажиры вынуждены подчиняться извозчицему произволу. Если, например, к станции подъехало достаточное количество извозчиков – аппетит последних умеренный. В противном же случае вы рискуете с вашей таксой всю ночь просидеть на станции. Разговор короткий: 8 гривен и никак больше. Напротив вы стараетесь напомнить, что такса 40 коп. Ни городского, ни жандарма в таком случае вы не увидите. Впрочем, извозчики не работают и в присутствии жандарма. Стоит только пригрозить жандармом, извозчик говорит: «занят». Если вы думаете протестовать, то «свободный» извозчик нарочно будет ехать шагом. «По цене и езда», извозчик наговорит вам грубостей и дерзостей. Днем мимо биржи не пройти, чтобы не возмутиться разнузданности»¹¹⁴.

Автор «Путеводителя по Белгороду» в примечаниях указывал, что приезжающих убедительно просили не верить извозчикам, которые распускали слухи о страшных болезнях в некоторых гостиницах, это «делается с

114 Калужский курьер. 1907. № 7. С. 3.



целью получить лишнюю плату от владельцев гостиниц, подговоривших извозчиков доставлять к ним приезжих»¹¹⁵.

Извозчики при проезде на вокзал, в театры, концерты и прочие места скопления публики имели право требовать с пассажиров проездную плату по таксе вперед. Весной и осенью, в распутицу, по немощным улицам извозчики не обязаны были везти пассажиров по таксе, и проезд по этим улицам в такое время предоставлялся добровольному соглашению извозчиков с пассажирами¹¹⁶.

В «Тамбовском крае» в 1914 г. отмечалось: «Извозчик, вы его зовете, он молчит и даже не поворачивается в вашу сторону, наконец, вы ему назначаете цену. Запросив вдвое, он, хлестнув лошадь, исчезает с горизонта. Едет другой – та же история. Вы размышляете: «да кто же повезет меня? Наверное – вот этот третий» - не по дороге! Отвечает он и исчезает. Спрашивается к чему извозчики? Если они народ богатый и не нуждаются в сенокосах, то зачем же им занимать места на улице? А если они существуют для «заработка», то не мешает им быть вежливее и помнить, что они для публики, а не публика для них, и что всякий раз за грубый ответ горожанину они подлежат законной ответственности»¹¹⁷.

Решение вопросы таксы нашлось в 1911 г., когда в Санкт-Петербурге впервые появились извозчики, снабженные таксомоторами. Санкт-Петербургский градоначальник приказом полиции от 1 июня предложил подведомственным ему чинам полиции оказывать льготы таким извозчикам, разрешая им по преимуществу остановку у театров, банков, на центральных площадях¹¹⁸.

Доходы с извозчиков в провинциальных бюджетах
С 1 июля 1905 г. был введен сбор со всех лошадей и экипажей, содержащихся частными лицами и учреждениями (обществами, товариществами и компаниями). Разные суммы сбора платили владельцы экипажей, погребальных колесниц (катафалков), троечных и дышлового парных¹¹⁹. Доход с извозчиков был прописан отдельной статьей в провинциальных бюджетах и приносил в среднем 1500 - 2000 руб. в год в пореформенное время. (См. Таблица № 3)

115 Путеводитель по Белгороду И. Кулгаева. Спутник приезжего с планом города. Белгород, 1911. С. 25-27.

116 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 88.

117 Тамбовский край. 1914. № 50. С. 3.

118 Россия. 1911. 16 июня. С. 5.

119 Отчет Тамбовской Городской Управы за 1905 год. С. 33.



Таблица № 3. Доход с извозчиков в г. Тамбове¹²⁰

Год	1872	1876	1878	1883	1884	1885	1890	1891	1895	1899	1900	1903	1905	1913
Легковые извозчики, с 1878 г. биржевые	1269	1399	1111	1295	1270	2004	2030	2057	2288	2323	2171	2545	2690	2545
Ломовые извозчики	162	64	154	66	75	180	330	342	321	355	345	336	931	?

Так, в Борисоглебске в 1907 г. с извозного промысла, по смете ожидалось 2100 руб., поступило 2602 р. 50 коп. За изготовление извозных знаков ожидалось 70 руб., поступило 81,95 руб. В 1912 г. был установлен новый сбор за лошадь и экипаж в размере 5 руб. Уменьшение сбора (ожидалось 3000 руб., пришло 2677 руб.) объяснялось сокращением числа легковых извозчиков, за изготовление знаков для легковых извозчиков было собрано 20 коп., с ломовых извозчиков 15 коп. В 1913 г. поступило 3097 руб. В Туле в 1909 г. поступило 10354,61 руб. С мест, занимаемых извозчиками ожидалось 1000 руб., поступило 750 руб. В Воронеже в 1911 г. с лошадей биржевых, ломовых поступило 5165 руб. В Брянске в 1911 г. было собрано 1145,5 руб., в Твери в 1912 г. с легковых экипажей поступило 4656 руб., с конных экипажей 1348 руб., с извозного промысла 8208 руб., в 1914 г. с лошадей поступило 4960 руб., конных экипажей 1197 руб. В Смоленске в 1913 г. налог по сбору экипажей составил 387 руб., что являлась недобором¹²¹.

120 Подсчитано по: Отчеты Тамбовской городской управы за 1871 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1876 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1878 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1883 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1885 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1890 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1891 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1895 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1899 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1900 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1903 год, Отчеты Тамбовской городской управы за 1905 год.

121 Отчет Брянской городской управы за 1911 г. Брянск, 1913; Финансовый отчет Тверской городской управы за 1914 г. ч. 1. Тверь, 1915; Доклад ревизионной комиссии по ревизии отчета Смоленской городской управы за 1913 год. Смоленск, 1914; Финансовый отчет тверской городской управы за 1912 год, Тверь. 1913; Отчет Воронежской городской управы за 1905 г. Воронеж, 1906; Отчет Воронежской городской управы на 1910 год. Воронеж, 1911; Отчет Тульской городской управы за 1909 г. Тула, 1910.



Тула. Миллионная улица. Фотография начала XX в.



В 1909 г. в Российской империи сбор с извозного промысла составил 1099,1 тыс. руб.¹²² В это время было уточнено, что извозчики облагались сбором в черте города; даже если лошади находились в уезде, это не может служить отменой для обложения¹²³.

«Ямщик не гони лошадей!»: извозчики и горожане

Для горожан использование легкового извоза составляло обычный элемент повседневной жизни. К тому же легковая езда была не просто средством передвижения, но и определением статуса человека. Извозчики были доступны и городской элите, и средним классам. Так, в одном из романов писателя начала XX в. К. Сологуба есть сюжет о жене учителя гимназии, которая пользовалась извозчиками из-за неудобной обуви. «Она скоро уставала. Поэтому она чаще ездила на извозчиках, хотя больших расстояний в нашем городе не было. В последнее время она зачастила к Грушиной. Извозчики уж заприметили это; их и всех-то было десятка два. Сажая Варвару, уж и не спрашивали, куда везти»¹²⁴. Интересно, что извозчикам запрещалось возить нижние воинские чины, кроме тех, «которых будет приказано свести, выключая из числа малолетних кадет»¹²⁵.

В уездном Козлове 20 апреля 1909 г. был позван к обывателю извозчик, но вместо одного приехало сразу трое. Когда прислуга вынесла чемодан, то другие два

122 Городское дело. 1912. № 11-12.

123 Городское дело. 1913. № 13-18, № 15-16.

124 Сологуб Ф.К. Мелкий бес. М., 2004. С. 134.

125 Сборник циркуляров и инструкций МВД. Т. 4. СПб., 1855. С. 606.



попытались этот чемодан переложить. Началась потасовка, собрался народ¹²⁶. В другом местном издании «Козловская жизнь» с негодованием сообщалось: «У извозчиков есть привычка, заключающаяся в том, что на зов «Извозчик» являются не один, а два-три, причем каждый старается завлечь к себе пассажира. Он же довольствуется только одним, что вызывает у других извозчиков взрыв «благородного негодования» и массу грубых словечек по адресу пассажира. Совершенно противоположное происходит у вокзала, где не пассажир выбирает «ваньку», а «ванька» пассажира, то есть «ванька» не смотрит на бедного пассажира, а ищет более «жирную добычу». Не мешало бы издать «Извозчий хороший тон»¹²⁷.

Обратной была и другая ситуация. Так, в Екатеринодаре восемь легковых извозчиков подали любопытное заявление в городскую управу: «Имеем честь покорнейше просить управу снять с нас карающую статью о неподаче фаэтонов г. доктору М. А. О., в виду того, что он не соглашается платить по таксе, утвержденной думой и начальником области, а платит по своему желанию. Когда мы начинаем просить уплатить нам, что следует, то доктор не признает таксы и начинает ругаться хуже извозчиков и неистово кричит, грозит, что „если будешь со мной разговаривать, то я тебе всю морду изобью“». В виду такого грубого обращения с нами г. доктора, покорнейше просим городскую управу объявить доктору С., во-первых, чтобы он был вежливым в обращении с нами и без ругани, так как он человек образованный, и мы, извозчики, должны брать хороший пример с людей образованных, а выходит наоборот; нам приходится, грубо-воспитанным, уступать человеку образованному»¹²⁸.

«Спасите от зеленого змия!»: социальные роли извозчиков

Некая отчужденность извозчиков от городской социокультурной инфраструктуры, нашли отражение в отношении к городской власти, в частности к полиции. По правилам извозного промысла, по требованию полиции, извозчики обязаны были бесплатно отвозить: заболевшего, скоропостижно умершего, пьяного, вытасченного из воды, а также предоставлять экипаж для преследования

126 Народная Нива. 1909. № 8. С. 55.

127 Козловская жизнь. 1912. № 156. С. 2.

128 Трудовая копейка. 1912. 1912. 7 сентября.



преступников¹²⁹. Но в действительности извозчики не спешили исполнять данную обязанность. Приведем отрывок из «Левши» Н.С. Лескова: «Городовой долго пытался поймать извозчика, да долго ни одного встречника поймать не мог, потому извозчики от полицейских бегают. А Левша все это время на холодном парате лежал; потом поймал городовой извозчика, только без теплой лисы, потому что они лису в санях в таком разе под себя прячут, чтобы у полицейских скорей ноги стыли»¹³⁰.

Таким образом, извозчики не считали должным выполнять социальные обязанности, возложенные обществом, стремились скрыться от полиции. Частой причиной невыполнения своих обязанностей, являлась их опасность и невыгодность в финансовом плане. Постепенно приходит понимание необходимости начального страхования. Например, в Москве в 1912 г. градоначальнику поступило заявление от общества извозпромышленников о случаях порчи экипажей пьяными, доставляемых с улиц для вытрезвления в участки. Градоначальник предложил полиции, в случаях заявления извозчика, составлять протоколы, с указанием в них звания, имени, отчества, фамилии, места жительства испортившего экипаж и определения размера порчи. Копии протоколов предлагалось выдавать извозчику на предмет взыскания убытка в судебном порядке¹³¹.

Козлов, Московская улица. Открытка начала XX в.



129 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. Тамбов, 1909. С. 46.

130 Лесков Н.С. Левша. Источник: Лесков Н.С. Избранное. М.: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998. С. 417.

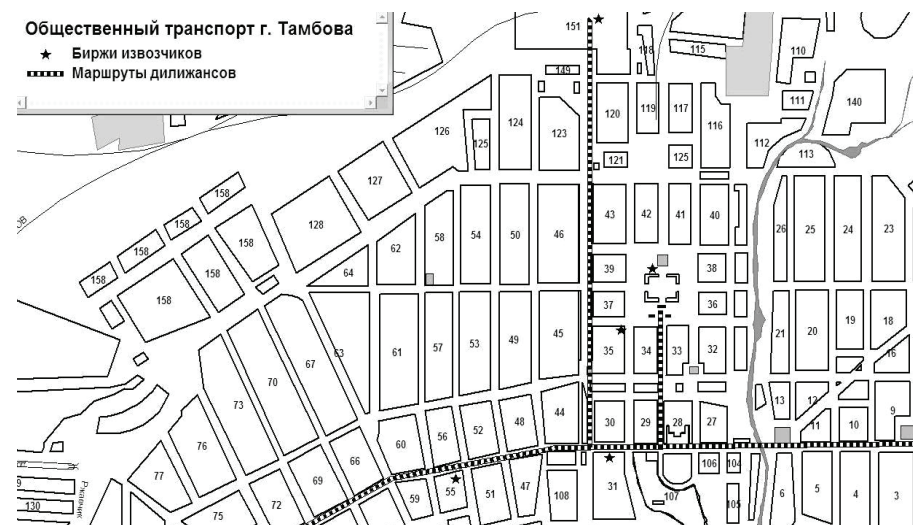
131 Газета-Копейка, 1911. 22 июля.



Постепенно извозчики стали осознавать себя как отдельная профессиональная группа. И при случае, не упускали момента обозначить свои права. Например, в заседании Тамбовской городской думы в 1914 г. представители извозчиков подняли вопрос о несправедливой выплате ими промыслового налога. Как оказалось, с извозчиков бралась плата только за занимаемые на бирже места, промыслового налога с них не взималось¹³². Эта ситуация показывает, что на фоне формирования профессиональной группы, извозчики по-видимому плохо ориентировались в нормативной базе, регулирующей их деятельность. Они оставались слабо интегрированными в городское социокультурное пространство. Об этом свидетельствует вымогание денежных средств со стороны местных властей. Например, в 1909 г. в «Голосе Москвы» была опубликована заметка о том, что в управлении 3 лефортовской части производились вымогательства с извозчиков при изготовлении свидетельств на получение новых значков на право езды. По приказу градоначальника было произведено расследование. Обнаружилось, что помощник письмоводителя Григорьев действительно получал за написание свидетельств по 30–50 коп. за каждое. Некоторые извозопромышленники дали показания, что плата эта взималась под угрозой невыдачи свидетельства. Григорьев был удален от должности с привлечением к уголовной ответственности¹³³.

Но революция 1905 г. не оставила равнодушными и эту социальную группу. Так в Смоленске в 1906 г. забастовали легковые извозчики. Причина забастовки заключалась в том, что Дума не удовлетворила полностью требований извозчиков о повышении таксы за провоз пассажиров, не уменьшила им арендной платы за право занятия извозным промыслом и вменила в обязанность иметь летом фонари. Из-за забастовки легковых извозчиков пассажиры на вокзале нанимали для перевозки багажа до гостиниц ломовых извозчиков, а сами шли сзади пешком¹³⁴.

132 ГАТО. Ф. 16. Оп. 80. Д. 2. Л. 94.
133 Голос Москвы. 1909. 13 января.
134 Смоленская газета. 1906. 5 августа. С. 3.



Оценивая в целом транспортную инфраструктуру городов Тамбовской губернии, стоит отметить крайнюю необходимость извозного промысла. Об этом свидетельствует, хотя бы, тот факт, что в начале двадцатого столетия в обществе активно обсуждался вопрос о введении ночной смены для извозчиков. Движение в губернском Тамбове начиналось в 8 утра, заканчивалось в 10 вечера¹³⁶. Ночью найти извозчиков было трудно, кроме Коннозаводского собрания и «Малаховской биржи» напротив гостиницы Славянской. В это время в других городах уже существовали обязательные ночные дежурства извозчиков. Контроль над ночными сменами вела полиция¹³⁷. Ночные дежурства извозчиков на биржах и к приходу железнодорожных пассажирских поездов в Тамбове были введены новыми правилами 1905 г. Часы ночной смены назначались с 11 часов вечера до 6 часов утра¹³⁸. Извозчик обязан был знать, где находятся аптеки, больницы, квартиры врачей, все казенные и общественные учреждения¹³⁹.

Извозчики не стремились ездить в ночное время на

135 Составлено на основании: Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 20 - 87.
136 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. Тамбов, 1909. С. 77.
137 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 20. С. 3.
138 ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 10.
139 Там же. Л. 11.



окраины города. Например, в 1913 г. в Тамбове городским судьей 1 участка было разобрано по протоколам полиции несколько «извозчичьих» дел, по которым обвинялись восемь извозчиков, из них семь – в том, что не имея по обязательному постановлению права, отказались везти в ночное время (извозчики дневные) пассажиров, а один – в отказе везти пассажира на улицу, где нет мостовой. Всех восьмерых судья оправдал¹⁴⁰.

«Извозчичий хороший тон»: правила городской езды

Очень подробно в административных постановлениях регламентировались правила движения. По нормам, при требовании экипажа, выезжать следовало спокойно, подъезжать к нанимателю осторожно, плавно трогаться в путь, дав возможность седоку сесть в экипаж. Не разрешалось наезжать на другие экипажи, извозчикам предписывалось сдерживать лошадей и даже останавливаться, на перекрестках и перед переезжающими и переходящими улицу, предупреждая громкими окликами проходящих перед экипажем¹⁴¹.

Кездеlegates извозчиков предъявлялись специальные требования. Посадка кучера на козлах должна была быть пряма и свободна. Все внимание кучера, пока он находился на козлах, было направлено на лошадь, при езде следовало держаться правой стороны, объезжать другие экипажи с левой стороны, предупреждая окриком «Право!». На перекрестках улиц, а также на поворотах, ход лошадей следовало сдерживать, а если сзади близко идущий экипаж, предупреждать окриком «Одержжи» или «Осторожно»¹⁴². Вообще от извозчиков требовалось, чтобы они вели себя прилично и не нарушали тишины и спокойствия. Нетрезвый извозчик, даже если опьянение было незначительно, немедленно сопровождался в полицию для вытрезвления, выезд в этот день запрещался¹⁴³.

Эти правила наиболее часто нарушалось извозчиками, что нашло отражение и в литературе, и периодике. Горожане нередко жаловались на то, что извозчики подъезжали не по очереди, могли подъехать сразу двое или вообще не отзывались на призыв. По правилам вещи, оставляемые седоками, извозчики обязаны были

140 Тамбовский край. 1914. № 31.

141 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. Тамбов, 1909. С. 47.

142 Лошадь, кучер и экипаж ... С. 5.

143 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. Тамбов, 1909. С. 58.



немедленно возвращать или представлять в ближайший пункт полиции. Во время пожара строго запрещалось разезжаться с биржи или скрываться от требования полицейских и пассажиров. Данное правило касалось и обывателей на собственных лошадях. Не разрешалось оставлять свои экипажи, отходить от лошадей, толпиться у подъездов и на тротуарах. При езде нельзя было останавливаться посреди улиц и вдоль тротуаров для кормления лошадей. Езда допускалась умеренно скорая и осмотрительная, ездить вскачь рядом, вперегонку, а также обгонять экипажи строго воспрещалось¹⁴⁴.

Выпуск различных постановлений, касающихся извозного промысла, не остался без внимания в городском обществе. Так в 1914 г. в «Тамбовском крае» вышла достаточно критическая статья, разъясняющая постановления Городской Думы. «Не ругайте пожалуйста наш Тамбов, ведь он по культурности опередил все крупнейшие мировые центры: еще ни один в мире город не додумался до тех правил «хорошего тона», какие издала наша городская дума для извозчиков. Читая их, предвидишь в будущем такую идиллию, какая и снится не могла другим (не тамбовским) мудрецам»¹⁴⁵.

Журналист критиковал 15 пункт правил о трезвости, добропорядочности извозчиков, запрете шуметь, курить и необходимости вести вежливо себя с пассажирами. «Извозчики должны быть честны, трезвы, вести себя добропорядочно, не шуметь, не браниться, ссор и буйств не заводить, не курить, обращаться пассажирами вежливо – ведь это прямо таки идеал извозчика, да такому извозчику – джентльмену может позавидовать любая столица»¹⁴⁶.

Иронично освещался 20 пункт правил, запрещающий ездить по тротуарам. «Странное запрещение! Бывало можно было наблюдать такую занятную картинку по Большой: в обычный час гуляния двигается толпа народа, а рядом по тротуару вскачь летят извозчики, вызывая своею лихостью общее одобрение публики. Жаль, что теперь будем лишены этого интересного спорта».

Еще более резко высмеивалось правило о спокойном выезде экипажа. «При требовании экипажа с биржи выезжать спокойно (очевидно не нервничать), равно как и плавно трогаться в путь, а не срыву (не дурно словечко),

144 Там же. С. 7.

145 Тамбовский край. 1914. № 72. С. 3.

146 Там же. С. 4.



дав возможность седоку удобно сесть в экипаж (а то бывало прежде извозчик «срыву» тронется и... седок удобно расположится на мостовой, в душе благодаря отцов города за нашу мягкую, благовонную грязь, благодаря которой он отделался сравнительно пустяками, а в это время, срыву тронувшийся извозчик приезжает к месту назначения без седока)»¹⁴⁷.

г. Тула. Извозчики возле Дворянского собрания. Фотография начала XX в.



Ломовые извозчики с кладью или порожняком должны были следовать шагом, им запрещалось отходить от своих возов, по первому требованию чинов полиции они обязаны были останавливать возы для пропуска экипажа¹⁴⁸. Ломовым экипажам запрещалось проезжать по главной улице Тамбова Большой. За этим следили полицеймейстеры, которые направляли ломовые извозы на соседние улицы. Это было связано с опасением за булыжную мостовую. «И без того от одних городских экипажей, имеющих конструкцию более легкую, мостовые постоянно страдают»¹⁴⁹, - отмечали депутаты в заседании Тамбовской городской думы в 1881 г. Движение грузов, при возможности ехать по боковым улицам, запрещалось также по Дворянской, Гимназической, между Носовской

¹⁴⁷ Там же.

¹⁴⁸ Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 78.

¹⁴⁹ Тамбовские губернские ведомости. 1881. № 95. 3 октября.



и Большой, от 7 часов утра до 7 часов вечера¹⁵⁰. В уездном Козлове в 1907 г. Городской думой было введено ограничение на груз: не более 50 пудов для ломовых лошадей¹⁵¹. В зимнее время, по причине раскатов на дорогах и выбоин, разрешалось извозчикам привязывать лошадей к повозкам поводьями не длиннее одной сажени, в случае невозможности следовать с обозами по правой стороне направлять оные по середине дороги, но с тем, чтобы они при встречах с проезжающими, непременно держались правой руки и следовали непрерывно в прямой линии воз за возом, не пересекая дроги и не препятствуя свободному проезду других¹⁵².

В Калуге ломовикам запрещалось ездить по Ямской улице «во избежание стеснения извозчиков, ездить следовало по Боровской». Но ломовики часто не соблюдали это правило. Так в «Калужском курьере» было отмечено, что на днях ломовые извозчики ехали по Ямской улице. Их остановил городской, в оправдании они заявили, что исполняют волю пославшего их М.А. Мешина, содержателя ломового извоза. М.А. Мешин в ответ сообщал: «Эка беда, что разок по Ямской провезут. Свет, поди, от этого не перевернется»¹⁵³.

В Липецке отмечалось, что, несмотря на подобное разделение улиц на доступные и недоступные для подвода тяжестей, которые существуют во всех благоустроенных городах, на курорте такого не было. Мостовые в Липецке были из мягкого известкового камня, при усиленной езде быстро портились, появлялись колеи, выбоины, и, стираясь в порошок, производили пласт известковой пыли. Единственное ограничение существовало во время сезона по улице Дворянской и Соборному спуску во время сезона для подвоза тяжестей и легковых извозчиков¹⁵⁴.

«Куда прѣшь, леший!»: Первые дорожно-транспортные происшествия

Повседневными были дорожно-транспортные происшествия с участием извозчиков. У А.П. Чехова в «Тоске» описывается подобная ситуация: «Военный садится в сани. Извозчик чмокает губами, вытягивает по-лебединому шею, приподнимается и больше по привычке,

¹⁵⁰ ГАТО. Ф. 17. Оп. 1. Д. 5199. Л. 11.

¹⁵¹ Козловская газета. 1907. № 88. С. 2.

¹⁵² Руководство для мировых судей. Уставы о наказаниях. СПб., Т.2., 1868. С. 330.

¹⁵³ Калужский курьер, 1907. № 29. С. 3.

¹⁵⁴ Липецкий сезонный листок. 1910. Воскресенье, 4 Июля. №1.



чем по нужде, машет кнутом. Лошадёнка тоже вытягивает шею, кривит свои палкообразные ноги и нерешительно двигается с места...

— Куда прёшь, леший! — на первых же порах слышит Иона возгласы из тёмной, движущейся взад и вперёд массы. — Куда черти несут? Прправа держи!

— Ты ездить не умеешь! Права держи! — сердится военный.

Бранится кучер с кареты, злобно глядит и стряхивает с рукава снег прохожий, перебежавший дорогу и налетевший плечом на морду лошадёнки. Иона ёрзает на козлах, как на иголках, тыкает в стороны локтями и водит глазами, как угорелый, словно не понимает, где он и зачем он здесь»¹⁵⁵.

И.А. Гончаров в романе «Обломов» 1859 г. эту ситуацию описал достаточно трагично:

- Пробовал тоже извозчиком ездить. Нанялся к хозяину, да ноги ознобил: сил-то мало, стар стал! Лошадь попалась злющая; однажды под карету бросилась, чуть не изломала меня; в другой раз старуху смял, в часть взяли...¹⁵⁶

В 102-м номере «Санкт-Петербургских Ведомостей» был перепечатан рассказ г. Вансовича о происшедшем с его женой 29-марта случае и о том, как мировой судья 2-ого участка не только подверг наказанию кучера госпожи Вансович, не успевшего удержать лошадей (коляска, подъезжая к «английскому магазину», наехала на извозчицьи дрожки), но и признал нужным подвергнуть наказанию саму госпожу Вансович»¹⁵⁷.

В провинции происшествия с участием извозчиков случались постоянно. Так в Тамбове, как сообщала газета «Тамбовский край» в марте 1914 г. легковой извозчик № 349, крестьянин Федор Толмачев, проезжал по Дворянской улице, за Воронежской заставой, по неосторожности наехал на пробегавшую через улицу десятилетнюю девочку Марию Юрцеву и «причинил ей ушиб всего тела». Пострадавшая была отправлена в губернскую земскую больницу¹⁵⁸. В Калуге 6 мая 1907 г. близ Николаевской гимназии проезжал служащий железной дороги Школьников, у повозки лопнула вилка, в которой прикреплялась переднее колесо и «ездок моментально

155 Чехов А.П. Тоска. Источник: Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем в 30-ти томах. Сочинения. Том 4. М., «Наука», 1984. С. 153.

156 Гончаров И.А. Обломов. Роман в четырех частях. М.: Изд-во Эксмо, 2007. С. 589.

157 Санкт-Петербургские ведомости. 1867. № 122. С.4.

158 Тамбовский край. 1914. № 52. С. 3.



очнулся весь в крови на камнях мостовой»¹⁵⁹. В той же Калуге ломовик № 252 А.К. Воробьев сбил девочку 13 лет, на Пятницкой улице. Как отмечали сами современники, частые происшествия на этой улице были следствием того, что в течение дня здесь было большое конное движение, в оттепель дорога портилась и задерживалось движение¹⁶⁰.

Но наибольшее возмущение у горожан вызывало лихачество извозчиков. Так, в уездном городе Козлове местная пресса описывала, что Московская улица (центральная) по вечерам была переполнена гуляющими. Часть публики выходила на дорогу — «место спортивных состязаний "Ванек!"». Из-за раската от быстрой езды сани извозчиков попадали на тротуар и ударяли по ногам гуляющих. «Это происходит из-за того, что извозчики ездили слишком близко от тротуаров и в «спортивных» целях подвыпившие «Ваньки» стараются перегнать друг друга. Забыли они статью 123 Устава о наказаниях»¹⁶¹, — отмечалось в «Козловской жизни» в начале XX в. В уездном Кирсанове с наступлением зимы начинались «катания» по двум главным улицам города, особенно любили это купцы¹⁶².

Б. Кустодиев. Извозчик в трактире, 1920-е гг.



159 Калужский курьер. 1907. № 31. С. 2.

160 Там же. № 59. С. 2.

161 Козловская жизнь. 1905. № 29. С. 2.

162 Народная Нива. 1910. № 4. С. 2.



Попадали в аварию и частные выезды. Так, в 1912 г. в Борисоглебске повозкой генерал-майора Воронина была сбита старуха Воронова. «Она разбила колени и лоб, что подтвердил полицейский. Генерал же хотел уехать. За лечение Вороновой пришлось заплатить 25 руб. Виноватым в суде был признан кучер»¹⁶³. В Вологде первое сообщение о дорожно-транспортном происшествии в местной периодике относится к 1875 г. 12 октября на одной из улиц Вологды «сошла с ума лошадь Стефана Стефановича Каменщикова». Порвав упряжь и выкинув из экипажа ездока, она на полном ходу наскочила на дрожки врача Франца Францевича Ульриха, спешившего на вызов к роженице. В результате доктор получил тяжелые переломы и ушибы¹⁶⁴.

Появление многочисленных инструкций для извозчиков свидетельствовало о том, что в данной сфере существовали проблемы, которые местные власти пытались решить с помощью публикации правил, но не всегда успешно. Например, жители Тамбова не раз возмущались тем, что при поворотах на перекрестках улиц, извозчики часто не сдерживали лошадей, а напротив, словно старались проехать шибче, пугая неожиданным появлением ничего не подозревающего за углом прохожего¹⁶⁵.

Полиция составляла специальные протоколы о «неосторожной езде». Два протокола извозчика вели в канцелярию градоначальника, где следовало предупреждение, после третьего раза у извозчика отбирали разрешение на занятие извозом в городе¹⁶⁶. А.П. Остряков, преподаватель-филолог, автор изданных и рукописных поэтических произведений и прозы в мемуарах вспоминал, как его дед, будучи старшим нотариусом Тамбова, принимал извозчиков.

«Извозчика проводили в дедушкин кабинет, и тогда начинался диалог:

- Что брат, опять без номера? – спрашивал дедушка злополучного посетителя.

- Да (или так точно), ваше превосходительство, - и начиналось объяснение.

На своей визитной карточке дедушка кратко писал полицмейстеру просьбу о возвращении номера извозчику

163 Козловская жизнь. 1912. № 172. С. 2.

164 Луков В. Кони сытые быют копытами... // Наша Вологда. 20 июня 2013 года.

165 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 79. С. 2.

166 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 11.

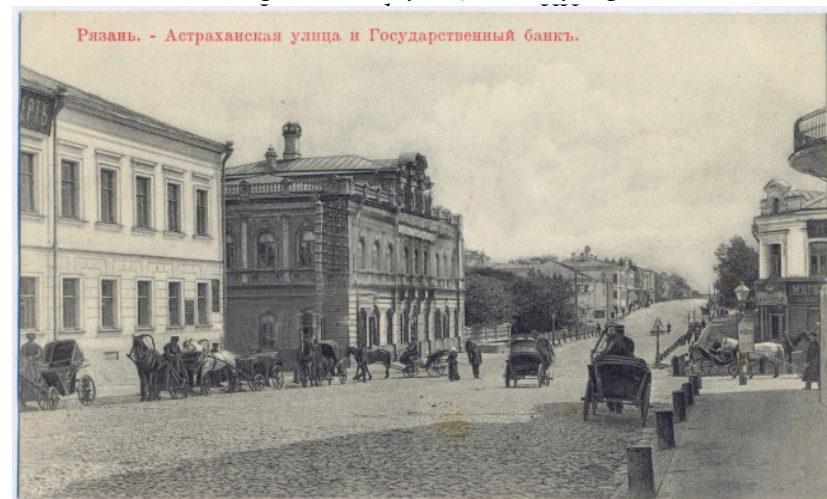


и обыкновенно номер извозчик получал обратно»¹⁶⁷.

В Воронеже в 1912 г. был поднят вопрос, о том, чтобы дела извозчиков разбирались городской администрацией, так как «жалобы на легковых извозчиков подлежали ведению мирового судьи, они были не в состоянии часто разыскивать извозчика, вследствие те оставались безнаказанными»¹⁶⁸.

Не стоит забывать, что именно гужевики вплоть до Первой мировой войны были причиной большинства дорожно-транспортных происшествий. По правилам, если кто-либо был травмирован едущим экипажем или лошадью, то извозчик должен был остановиться, заявить ближайшему городскому, объявить свое имя, фамилию и местожительство.

г. Рязань. Астраханская улица и Государственный банк.



Таким образом, портрет городского извозчика довольно специфичен и противоречив. С одной стороны, горожане критиковали и грубость, и жажду наживы, и невыполнение обязанностей, и даже внешний вид извозчиков. Извозчики становились антигероями периодической печати, анекдотов, публицистики. С другой стороны, стоит отметить тяжелые условия жизни и труда извозчиков. Они были оторваны от привычной крестьянской среды, и в то же время оставались чужими и в городе.

Гужевой транспорт оказал значительное влияние

167 Остряков А. П. Мои воспоминания. Тамбов, 2007. С. 61.

168 Воронежский край. 1912. № 42. С. 3.



на формирование особой городской культуры. По тем временам рост числа легковых извозчиков был показателем развития и упрочнения специфического городского быта.

Свидетельством того, что извозчики были неотъемлемым элементом городской жизни, является то, что часто филеры под прикрытием выдавали себя за извозчиков. Из служебных инструкций, следовало, что в извозчики избирался филер наиболее находчивый, знакомый с управлением лошадью, а также с правилами езды извозчиков. Филеры-извозчики по внешности, костюму и экипажу ничем не должны были отличаться от извозчиков-профессионалов или кучеров собственных экипажей. Извозчику-филеру следовало бояться «провала», так как появление нового извозчика интересовало его коллег, поэтому с посторонними извозчиками надлежало поменьше разговаривать. Появление извозчика вне места обычной стоянки обращало внимание дворников и сторожей, которые обычно гоняли их, чтобы не «гадили лошади». Филер всегда должен был быть готов к ответам и быстро схватывать тип дворника. Судя по типу дворника, извозчик одному говорил, что выжидает доктора, приехавшего к больному, другому «по секрету» сообщал, что ожидает «барина», который находится у чужой жены и для поездок по этому делу берет его, или рассказывал басню про такую же барыню, третьему предлагал угостить «по хорошему», чтобы не гнал с «выгодного» места и т.д. На вопросы публики филер отвечал: занят.¹⁶⁹

Таким образом, отношение в обществе к городским извозчикам было довольно специфичное и противоречивое. С одной стороны, горожане критиковали и грубость, и жажду наживы, и невыполнение обязанностей, и даже внешний вид извозчиков. Извозчики становились антигероями периодической печати, анекдотов, публицистики. С другой стороны, стоит отметить тяжелые условия жизни и труда извозчиков. Они были оторваны от привычной крестьянской среды, и в то же время оставались чужими и в городе. Извозчики часто были героями криминальной колонки в газетах того времени. Например, в 1912 г. «Ивановский листок» сообщал, что в ночь на 30 октября был задержан буян, ударивший палкой по голове легкового извозчика¹⁷⁰. Во Владимире в 1911 г.

169 Агентурная работа политической полиции Российской империи. Сборник документов. 1880–1917. СПб.: М., 2006. С. 95–105.

170 Ивановский листок. 1912. 14 ноября. С. 2.



5 января около шоссе по дороге к селу Боголюбово убитым был обнаружен извозчик Семен Лызин. Как выяснилось позже убийца бил с извозчиком, который вскоре замерз¹⁷¹.

Извозчик в уездном Моршанске. Фотография И.В. Серебрякова, 1893 г.



Извозчиков часто винили в алкоголизме. Например, в «Русском слове» была опубликована заметка о ломовом извозчике крестьянине Анисиме Хренкове, 27-ми лет, преследуемым после продолжительного пьянства галлюцинациями и «нечистым духом». Он решил покончить с собою. С криком: «Спасите от зеленого змия!» он бросился с Крымского моста и стал тонуть, но был спасен подоспевшим на помощь матросом Дубининым¹⁷².

Нередки были ситуации, когда извозчики грабили пассажиров. Например, 19 декабря 1911 г. в Санкт-Петербурге крестьянин Лавров заявил полиции, что на Сенной площади он нанял извозчика отвезти его домой. По дороге он выпил водки. Проснулся Лавров в квартире извозчика Яковлева. Тут Лавров обнаружил пропажу лисьей шубы, золотых часов и 100 руб. денег. Извозчик Яковлев был задержан, но сознался только в краже часов¹⁷³.

В Калуге так называемыми «экспроприациями» занимались ломовики. Так, журналисты отмечали, что в начале XX в. на Боровской улице ломовики останавливались посреди улицы и делали «харакири над мешками, отсыпали и снова зашивали. Со всего взымались контрибуции». Затем извозчики перепродавали

171 Владимирский край. 1911. № 17. С. 3.

172 Русское слово. 1912. 16 июня. С. 2.

173 Газета-копейка. 1911. 20 декабря. С. 3.



награбленное в ближайшей лавочке¹⁷⁴.

«Монах, лекарь, офицер, дряхлый старик и молодая девушка нередко случаются тут вместе»: развитие дилижансного транспорта

Для того чтобы уменьшить количество повозок на улицах, первым общественным транспортом были очень тесные и неудобные повозки, способные перевозить в среднем до шести пассажиров. В Москве использовались «волчки» – дроги без кузова (иногда с балдахином) и без рессор, где пассажир размещались на продольной скамье. В Париже популярными были «кукушки». Это был маленький экипаж с кузовом-ящиком, в котором помещалось четыре человека (садиться в кузов нужно было цепляясь за колеса и хвост лошади). Снаружи кузова было сиденье для возницы и еще двух пассажиров. Еще несколько человек размещалось на крыше повозки. Передвигался такой экипаж очень медленно. В Берлине господствовали «реброломы», название которых говорит само за себя.

Моршанск, Сенная площадь, открытка начала XX в.



Для междугородных путешествий использовались дилижансы (от французского *carosse de diligence*, «проворный экипаж»). Дилижанс представлял собой многоместную карету на конной тяге, перевозившую пассажиров и почту. Экипаж мог перевозить 8 человек,

174 Калужский курьер. 1907. № 38, № 68.



шестеро человек сидели на диванчиках вдоль стенок экипажа, а еще двое – на откидных стульях у дверей. Багаж располагался на крыше, под кузовом и позади него. Скорость дилижанса была около 15 км/ч.

С появлением общественного транспорта спрос на экипажи все возрастал. Экипажное ремесло распространялось, и вскоре мастера-каретники начали выпускать не только дорогие заказные кареты, но и легкие дорожные экипажи.

Тамбов в начале XX в.



Совершенствовалось строение кареты: от трехопорного крепления кузова и рамы перешли к четырехопорному. Это облегчило работу лошади при поворотах. Колеса делались очень крепкими, замыкая спицы нагретым в горне железным ободом-шиной. Кузовам придавалась округлая форма. При этом большое внимание уделялось качеству кузова. Они делались из гнутого дерева, обивались кожей. Для улучшения сопротивляемости ветру, солнцу и дождю на стенки накладывалось несколько слоев грунтовки и шпаклевки, которая потом шлифовалась. Сверху стенки покрывались 12-15 слоями краски и лака (каждый из которых просыхал несколько дней) и шлифовались до зеркального блеска. Дорогие заказные кареты украшались росписями и гербами из меди, серебра или золота.

Первое дилижансное общество в России было организовано в 1820 г., и первые его линии были частными. Первая же государственная дилижансная линия появилась в 1840 г. Сначала в каретах помещалось по 4-6 пассажиров,



потом — восемь, а несколько позже современник Ф.Н.Глинка в своих записках эти новые экипажи описывал так: «Дилижанс — преогромная и превыгодная карета, в которой всяк за сходную цену может нанять себе место. Тут сидишь, как в комнате, в обществе пятнадцати или шестнадцати разного звания, разных свойств и часто разных наций людей. Монах, лекарь, офицер, дряхлый старик и молодая девушка нередко случаются тут вместе. Всякий делает, что хочет. Один читает, другой говорит, третий дремлет, четвертый смеется, пятый зевает»¹⁷⁵.

Дилижансы в России стали наиболее популярным средством передвижения между городами до наступления эпохи поездов. Если дрожки и коляски были своеобразными городскими такси, то дилижансы выполняли роль междугородних автобусов. «На Невском нет ни трамваев, ни конно-железной дороги, а двигаются грузные, пузатые кареты огромного размера, со входной дверцей сзади, у которой стоит, а иногда и сидит, кондуктор; это омнибусы, содержимые много лет купцом Синебрюховым и курсирующие преимущественно между городом и его ближайшими окрестностями... Неуклюжие и громоздкие, запряженные чалыми лошадьми, они вмещают в себе до двадцати пассажиров и движутся медленно, часто останавливаясь для приема и выпуска таковых»¹⁷⁶.

Дилижансы постепенно вошли в обиход и в городе. Например, в Тамбове в 1882 г. было открыто движение дилижансов. В заседании 19 октября Городская дума разрешила дворянину Николаю Яковлевичу Лукьяненко открытие в г. Тамбове дилижансов, на предложенных им условиях, с платой в пользу города за место под дилижансы по 3 руб. в год, как платили извозчики¹⁷⁷. В том же году Управой были установлены правила, в отношении движения дилижансов. Извоз стал осуществляться зимой на санях некрытых, устроенных наподобие вагона конно-железных дорог. Летом и осенью на крытых линейках, подобных московским. Для сидения в зимних экипажах были устроены лавки по обеим боковым сторонам и у передней стены, середина была свободной для перехода пассажиров. Экипажи были городского образца, крепкие, хорошо окрашенные. Как в пролетках, так и в санях

175 Глинка Ф. Письма русского офицера о Польше, Австрийских владениях, Пруссии и Франции, с подробным описанием Отечественной и заграничной войны с 1812 по 1814 год. М., 1870.

176 Кони А.Ф. Петербург. Воспоминания старожил. М., 2003. С. 50-53.

177 Постановления Тамбовской городской думы за 1882 год. С. 129.



находились опрятные подушки для сидения, без заплат из материи другого цвета, покрытые съемными чистыми парусиновыми чехлами и ковриками под ноги.

Дилижанс в России. Начало XX в.



К каждому летнему экипажу должен был иметься исправный кожаный верх и непромокаемый фартук с чистой подкладкой, а к саням одеяло, покрытое темным сукном с меховой опушкой. Крылья в летнем экипаже приделывались так, чтобы они плотно прилегали к кузову или имели подкрыльники, чтобы не было больших щелей, от которых попадала бы грязь на сидение и пассажиров¹⁷⁸.

Движение дилижансов начиналось в 8 часов утра, а заканчивалось в 10 часов вечера. В это время дилижансы совершали рейсы по Большой улице: от угла Варваринской и Солдатской улиц до площади 1-ой части, на вокзал железной дороги к поездам дневным и вечерним и на Базарную площадь. Отдельными концами движения дилижанса считались следующие: от Варваринской улицы до дома женской гимназии на Казанской площади, до 1-ой части; от 1-ой части до базара у дома Золотухиной, от Базарной площади до Казанской, от Казанской площади до вокзала железной дороги, когда путь совершался по Дворянской улице, во время ярмарок от площади 1-ой части на ярмарку¹⁷⁹.

178 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 20.

179 Там же. С. 21.



Во всех указанных местах экипажи останавливались около тротуаров. Запрещалось ездить по тротуарам и обочинам дорог, катать по городу пьяных, нарушающих общественное спокойствие. При остановках в городе следовало становиться вдоль тротуаров в один ряд, не заграждая при этом подъездов ворот входов, не привязывать лошадей к деревьям, фонарным и другим столбам, садовым решеткам. Ночью на местах остановок дилижансы освещались фонарями.

За проезд в дилижансе пассажиры должны были платить за каждый отдельный конец по 5 копеек. Та же плата оставалась в том случае, если пассажиры не проделывали полного пути. Если пассажир пожелал выйти из дилижанса во время пути, экипаж незамедлительно останавливался.

При получении платы за проезд, кондуктор выдавал пассажиру билет, который уничтожался пассажиром при выходе из экипажа. Прислуга экипажа обязана была обращаться с публикой вежливо. Кучера при дилижансах были не младше 21 года и не старше 45 лет. В каждом экипаже была прибита доска с указанием числа мест для пассажиров, и более этого числа не допускалось в экипажах. Допущенные в экипаж пассажиры в нетрезвом виде, в случае беспорядков с их стороны, немедленно удалялись по требованию других пассажиров¹⁸⁰.

В Липецке, как в курортном городе, в весенне-летний сезон ходили омнибусы. Омнибусы – вид общественного транспорта, многоместная повозка на конной тяге, предшественник автобуса. Цена на станцию железной дороги и обратно составляла 20 коп., за багаж отдельно с каждого чемодана взималось по 5 коп. К оплате принимались марки Минеральных Вод¹⁸¹.

Курск. Извозчики возле Дворянского собрания. Фотография



180 Там же. С.22.

181 Липецкий сезонный листок. 1908. Воскресенье, 23 августа. С. 4.



Несмотря на очевидную потребность в развитии городского транспорта в России, производство экипажей не было передовой отраслью. В «Историко-статистическом обзоре промышленности России» за 1882 г. отмечалось, что экипажный транспорт не так сильно развит в России, как за границей. Причинами отсталости считались: неимение специальных чертежников и фабрик, совершенное отсутствие в России специальных руководств и какого-либо журнала по экипажному производству, неразвитость многих отраслей промышленности, относящихся к экипажному производству. Количественно производство на низкой стадии объяснялось плохими мостовыми в городах, высоким железнодорожным тарифом, неразвитостью в России экипажного спорта¹⁸².

Гужевой транспорт оказал значительное влияние на формирование особой городской культуры. По тем временам рост числа легковых извозчиков был показателем развития и упрочнения специфического городского быта. В начале XX в. на смену извозчикам постепенно приходят новые виды транспорта: конка, велосипеды, автомобили и трамвай. Сами современники видели в автомобиле замену и ломовой лошади, основной перевозчице тяжелых грузов. Журналист «Петербургской газеты» говорил, что скоро «она будет вытеснена с мировой арены труда. Вместе с исчезновением ломовой лошади сократится в больших городах и армия людей, занимающихся извозом. Исчезновение молодой лошади из городов окажет пользу деревне. Цена лошади будет доступна самому бедному крестьянину и при увеличении земельных наделов ему будет нужен и увеличенный конский состав»¹⁸³. И действительно, извозчики, лишь частично интегрировавшиеся в культурную городскую среду, ушли в прошлое.

Пренебрежение извозчиков к выполняемым обязанностям обуславливалось часто тем, что долгое время гужевая перевозка была безальтернативным средством передвижения. Спрос на извоз во второй половине XIX в. превысил предложение в связи с большим наплывом в город новых людей. Лишь в конце XIX – начале XX в. стали появляться массовые виды транспорта, призванные

182 Историко-статистический обзор промышленности России. Группа 10. Машины и аппараты и экипажи под редакцией инженера-технолога Н.Ф. Лобзина. СПб., 1882. С. 134.

183 Петербургская газета. 1909. 22 ноября. С. 2.



удовлетворить возрастающие городские потребности: дилижанс, конка, трамвай.



Велосипед в жизни городских обывателей второй половины XIX-начала XX в.

*Жизнь - как вождение велосипеда.
Чтобы сохранить равновесие, ты должен двигаться!*
Альберт Эйнштейн

*Один неосторожный велосипедист
заставляет прохожих возненавидеть сотню
ни в чем неповинных толковых ездоков¹⁸⁴.
Велосипед и глупость — знакомы и довольно
часто встречаются друг с другом, но они не сестры»¹⁸⁵.*

Велосипед (стар. фр. vélocipède,
от лат. vĕlōx «быстрый» и pēs «нога»)

В 1894 г. в Бордо доктором Филиппом Тисье на митинге велосипедистов был произнесен тост:

Господа! Мы связаны восхитительными, жизнерадостными ощущениями, потому что мы приближаемся к птице, для которой не существует преград! Благодаря велосипеду, способствующему нашему сближению, когда только мы этого пожелаем, мы научились знать, уважать и любить друг друга, так как велосипед часто служил к устранению предрассудков и грустных недоразумений в наших личных отношениях! Велосипед дал новую формулу братского общения. Вот почему, я пью за единение народов при помощи велосипеда — символа человеческой свободы!»¹⁸⁶

Таким образом, только появившись, велосипед стал символом свободы передвижения. Как пафосно отмечали

¹⁸⁴ Русский велосипедист. Иллюстрированный альманах велосипедного спорта. Одесса, 1894. С.31.

¹⁸⁵ Там же. С.32.

¹⁸⁶ Цит.по: Ивашенцов П.А. «Современный велосипед». Изд. Ф. Е. Щепанского, СПб., 1895. С. 12.



современники, появление велосипеда привело к рождению «колесаря – человека, наполовину состоящего из мяса, наполовину из стали. Только наше время – век науки и техники может порождать такое существо. Если раньше транспорт представлял собой совокупность верхового разделения на человека и лошадь: каждый из них обладал своим собственным волей и характером, было необходимо, чтобы один властвовал над другим. То теперь совокупление колесаря не подразумевается, здесь именно только одно существо: человек, а остальное безжизненная сталь»¹⁸⁷.

«*Laufmaschine*», «*rover*», *velocipede*, «*penny-farthing*»: история создания велосипеда

Интересна история создания велосипеда. В самом начале 1818 г. барон Карл Фридрих Кристиан Людвиг Драйс фон Зауэрброн из немецкого города Карлсруэ запатентовал созданное годом ранее первое двухколесное самодвижущееся средство, послужившее прототипом современного велосипеда. Изобретатель назвал свое детище «*Laufmaschine*», что в переводе означало «машина для бега». Это изобретение очень напоминало современный велосипед, только без педалей и с деревянной рамой.

Машина для бега мгновенно стала популярной во всей Европе – многие английские и французские предприятия по производству карет начали выпускать новое модное средство передвижения. Но поскольку англичанам и французам немецкое слово «*Laufmaschine*» сильно резало слух, то машины для бега стали производить под названием «Дрезина» (если фамилию изобретателя Карла Драйса (*Drais*) прочитать на французский манер и добавить к нему суффикс *-ine*, означающий принадлежность, то получится *Draisine*, то есть, по-русски говоря, дрезина).

Интерес к дрезинам был настолько велик, а прибыли от их продаж были таковы, что уже в конце 1818 г. британский коммерсант Денис Джонсон объявил о выпуске новой, усовершенствованной модели. Возникла небольшая заминка – потребовалось новое слово для обозначения усовершенствованной дрезины, дабы отличать старую модель от существенно переработанной новой.

Однако эта неловкая пауза длилась совсем недолго – французский изобретатель Жозеф Нисефор Ньепс, больше известный как первооткрыватель фотографии, предложил слово *vélocipède* «велосипед» практически сразу же после



появления новой модели дрезины. Французское слово «велосипед» образовано сложением двух латинских слов *velox* «быстрый» и *pedis* «ноги» (т.е. буквально «быстроног» или «быстроножник»). По второй распространенной версии усовершенствованная модель Дениса Джонсона была названа *dandy-horse* (т.е. «лошадка английского денди»). А вот слово «велосипед» появилось немного позже. Когда в 1863 г. девятнадцатилетний Пьер Лалман, зарабатывавший до этого на жизнь изготовлением детских колясок, соорудил в своей мастерской в Париже первую «лошадку денди» с крутящимися педалями, произошел поистине революционный прорыв в истории велосипеда.

В следующем году промышленники братья Оливье из Лиона, высоко оценив изобретение Пьера Лалмана, взяли его к себе и начали массовый выпуск «лошадок денди» с педалями в сотрудничестве с каретных дел мастером Пьером Мишо.

Пьер Мишо был первым, кто додумался заменить деревянную раму велосипеда на металлическую, а также решил сменить неблагозвучное для французского уха название «денди-хорс» на латинское «велосипед». До сих пор доподлинно так и не установлено, кто же первый придумал название «велосипед» – бургундец Жозеф Нисефор Ньепс (1765-1833) или же лотарингинец Пьер Мишо (1813-1883). Зато письменные источники четко зафиксировали первые (пока еще робкие) попытки проникновения слова «велосипед» в русский язык именно в это время – в начале второй половины XIX века. Пьер Лалман же, проработав пару лет у братьев Оливье, уехал в Америку и запатентовал там свое изобретение в ноябре 1866 г. Именно Пьера Лалмана чаще всего незаслуженно считают изобретателем велосипеда, так как внешне его велосипед больше походит на своего современного потомка, чем изобретение незаслуженно отодвигаемого на второй план Карла Драйса.

В истории велосипеда есть модели, которые не получили большой популярности и практически никак не повлияли на эволюцию транспортного средства. В первую очередь сюда можно отнести изобретенный шотландцем Томасом МакКоллом в 1830 г. двухколесный велосипед без педалей. Главное отличие модели от дрезины заключается в том, что у разработки переднее колесо несколько больше заднего.



Не стал популярным велосипед и другого шотландца – Киркпатрика Макмиллана. В 1839-1840 гг. кузнец из маленькой деревушки усовершенствовал изобретение МакКолла тем, что добавил к нему седло и педали. Можно сказать, что именно Макмиллан первым сделал велосипед, имеющий максимальное сходство с современным. Педали приводили в движение заднее колесо, которое в свою очередь было соединено шатунами с металлическими стержнями. Повернуть переднее колесо можно было рулем, велосипедист размещался между колесами.

Во второй половине XIX в. велосипеды производились с огромным передним колесом и непропорционально маленьким задним. Такие велосипеды получили особое наименование – «penny-farthing», данное им по названию соответствующих английских монет – пенни и фартинга (фартинг, стоивший одну четвертую пенни, по размерам был намного меньше, чем пенни). Однако эти монстры очень быстро вышли из моды, так как сиденье было расположено на очень большой высоте, а центр тяжести в пенни-фартинге был смещен к переднему колесу, что делало такие велосипеды довольно опасными.

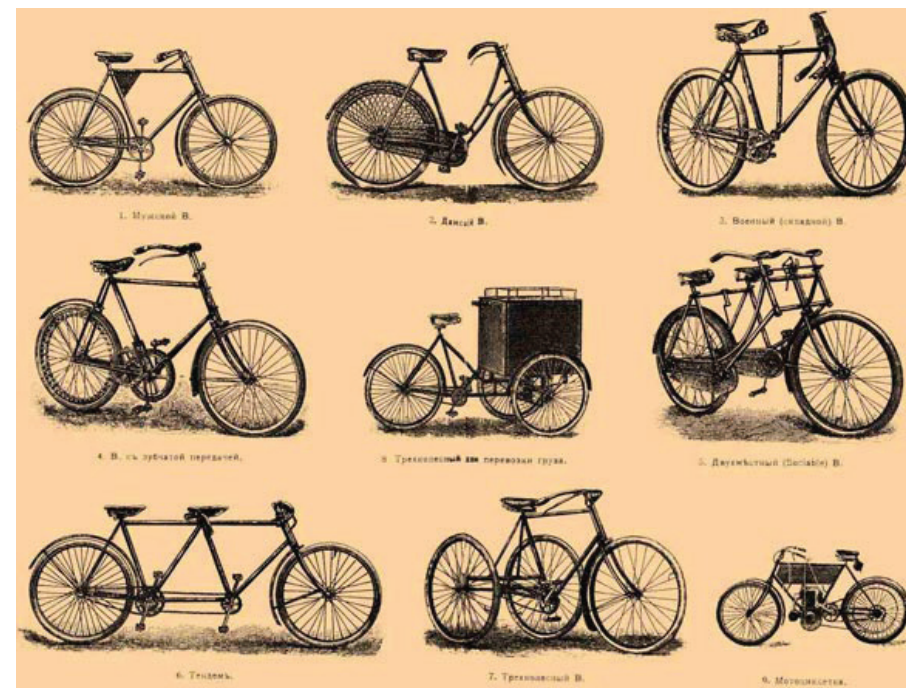
В 1884 г. англичанин Джон Кемп Старли создал новую модель велосипеда и назвал ее «rover», что в переводе с английского означает «скиталец», «бродяга». Эта модель стала столь популярной, что в некоторых языках слово Rover стало использоваться для обозначения велосипеда вообще – как, например, в польском языке (rower), откуда позднее оно попало в западнобелорусский (ровар) и в западноукраинский (ровёр). А Джон Кемп Старли, вдохновленный успехами новой модели, спустя пару лет основал компанию Rover Company, которая со временем превратилась в гигантский автомобильный концерн и просуществовала до 2005 г., когда внезапно разорилась.

Первые роверы уже обладали цепной передачей на заднее колесо, сами колеса были одинаковыми по размеру, а велосипедист сидел между ними. Такая конструкция казалась настоящим прорывом после сомнительных пенни-фартингов, и получила название «безопасной». Далее история велосипеда заключается лишь в совершенствовании роверов Старли. В 1888 г. транспортное средство снабдили надувными шинами из каучука (изобретение Джона Бойд Данлопа), которые сделали катание максимально комфортным и популярным.



Так начался золотой век велосипедов.

Виды велосипедов в начале XX в.



В 1898 г. решили проблему торможения. В обиход вошли педальные тормоза, а появившиеся ручные не сразу нашли широкое применение. Также был изобретен механизм свободного хода, благодаря чему велосипед смог катиться сам, без вращения педалей. В 1878 г. сделали первый складной велосипед, в 1890-е гг. – алюминиевый. К началу XX в. появились механизмы переключения скоростей.

Велосипед в России

Массовое производство велосипедов на территории Российской империи началось в 1895 г. на Московском заводе, а также в Риге, где открылась Первая велосипедная фабрика, выпускавшая около 2 тыс. машин в год. К началу XX в. в Российской империи существовали такие фабрики по производству велосипедов, как «Дукс», Фабрика велосипедов и автомобилей «Россия» А.А. Лейтнера¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона в 86 томах (82 основных и 4 дополнительных). СПб., 1890 – 1907. Т. 1. С. 251.



Реклама велосипедной фабрики «Россия», начало XX в.



Первоначально появление велосипеда в России было связано с развитием велоспорта. Но постепенно период активности велосипедного движения, и, в частности, велосипедных обществ, имевший место в 1890-х гг., сменился упадком, последовавшим в первые годы XX в. Причинами этого служила революция 1905 г., а также появление автомобиля, мотоцикла и авиации, отвлекших внимание общества, да и самих велосипедистов, многие из которых увлеклись новыми способами передвижения.

Но именно в это время велосипед начинает все больше приобретать популярность как удобное транспортное средство, доступное всем слоям населения страны. Цена велосипеда упала с 300 – 400 рублей (в 1880-х гг.) до 70 – 150 рублей (в 1910-х), причем количество ввозимых из-за границы и произведенных внутри России машин в год достигало 50 тысяч штук¹⁸⁹.

Например, в «Тамбовском листке» в начале XX в. отмечалось, что по числу велосипедистов, город был одним из первых в России. «В последние годы выдано 1,5 тыс. номеров на право езды на велосипедах. Даже знаменитые тамбовские мостовые и отсутствие разнообразных мест для прогулок не уменьшают распространение велосипедного спорта»¹⁹⁰. В Санкт-Петербурге в это же

189 Митяев А. По России необъятной покати́л велосипед // ПроВЕЛО. 2009. № 1–2. С. 108–110.

190 Тамбовский листок. 1914. № 7. С. 2.



время насчитывалось уже более 10 тыс. велосипедов¹⁹¹.

Реклама велосипедов в Тамбове, начало XX в.

<p>ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО и имѣются на складѣ ВЕЛОСИПЕДЫ лучшихъ фирмъ: Свифтъ, Гумберъ, Дуксъ, Лейтнеръ и др. Всевозможн. велосипедныя принадлежн. и части. Принимаю полное оборуд. электр. освѣщенія, постановка телефон. и звонковъ. Имѣю на складѣ всевозможн. электрическія принадлежности: провода, лампы накаливанія, люстры БРА, телефоны, звонки и элементы. — имѣются — ГРАММОФОНЫ и ПАТЕФОНЫ. Всевозможн. пластины.</p>	<p>ЭЛЕКТРО-ТЕХНИЧЕСКІЙ — и — ВЕЛОСИПЕДНЫЙ МАГАЗИНЪ  И. Е. Сухаревъ, въ Тамбовѣ. Дворянская ул., домъ Матвѣева. Цѣны не дорогія. Телефонъ № 215.</p>
---	---

Для женщин удобным считался безопасный велосипед, типа «Safety», состоящий из 2 колес, передней части в 26 дюймов, задней в 28 дюймов. Дамский одиночный Ровер, имел регулируемый руль. Таким образом, женщинам рекомендовались велосипеды с низкой посадкой или Роверы, двухколесные, снабженные обыкновенными шинами. Процесс влезания дамы на Ровер был удобнее лазанья через ось или протискивания между направленной рукояткой и колесом. В то же время в различных рекомендациях отмечалось, что даме, решившейся ездить на Ровере, нужно было «обладать большим запасом смелости, чтобы пойти ездить, да еще в захолустном городке против общественного мнения, сильно предубежденного особенно у нас в России»¹⁹².

Популярным был и двухместные велосипеды типа «Свифт-Тандем», приспособленные для езды мужчины и дамы. Также были распространены трехколесные велосипеды для одной дамы или дамы и мужчины. Таким образом, при одновременной езде мужчины и женщины черная работа доставалась мужчинам, но при равном

191 Петербургская газета. 1908, 15 мая. С. 3.

192 Ерофеев П. Указ.соч. С. 104.



распределении труда. Недостатками таких велосипедов считалось, то, что они были малоподвижны на плохих дорогах, требовали значительного телосложения, мускульной силы, приводящей их в движение¹⁹³.

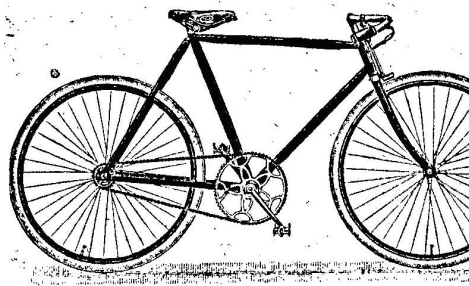
Велосипеды можно было приобрести даже в книжных магазинах, например в Тамбове они продавались в книжном магазине А.М. Абрамова¹⁹⁴, магазине Ф.Д. Рорбах на Гимназической улице. Также велосипеды можно было приобрести в специализированном «Электрическом и велосипедном» магазине «Бр. А. и Н. Горюновых»¹⁹⁵. Наибольшей популярностью пользовались велосипеды Ровер, Науман, Кливленд, Гумберг, Рэмблер, Кайзер¹⁹⁶.

В Воронеже велосипед «дебютировал» в 1869 году. У него были деревянные, окованные железом колеса, причем переднее было больше заднего. Его привез из-за границы В. Г. Столь — владелец большого литейно-механического завода. Велосипеды марки Ровер, Пежо, Рояль, Премьер, Виктория в Воронеже можно было купить в магазине на улице Русина в Доме ремесленного общества¹⁹⁷.

В связи с началом Первой мировой войны велосипеды стремительно стали дорожать. Это объяснялось тем, что до войны большинство велосипедов было из Германии. Немецкие фирмы делали кредит, продавая велосипед в рассрочку на самых льготных условиях. С началом войны велосипеды стали доставлять из Англии, где таких выгодных условий уже не предлагалось¹⁹⁸.

Реклама велосипедов в Тамбовской прессе, 1914 г.

ВЕЛОСИПЕДЫ
ДАМСКИЕ И МУЖСКИЕ
знаменитых фабрик
„В. С. А.“
ВЪ БИРМИНГГАМЪ.
„ВАНДЕРЕРЪ“
ВЪ ХЕМНИЦЪ.



- 193 Там же. С. 49-55.
194 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 43. 24 апреля.
195 Тамбовский вестник. Экстренное прибавление №4. 1915. 28 марта. № 54.
196 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 44. 25 апреля.
197 Воронежский край. 1913. № 103.
198 Тамбовский листок. 1915. № 47. С.2.



«Ужасные гонки на велодроме»: развитие велоспорта.

Велоспорт быстро приобрел популярность в Российской империи, несмотря на то, что многие врачи отрицательно относились к увлечению велосипедным спортом. «Ужасные гонки на велодроме, утомительные далекие поездки еще более вредны и фатальны для лиц женского пола, чем для мужчин, должны быть положительно изгнаны из употребления»¹⁹⁹, отмечала женщина-врач М.М. Волкова.

Первые соревнования в Российской империи были проведены в 1883 г. в Москве. Там же в 1892 г. был построен первый велотрек (в здании манежа, на Манежной площади). В 1894 г. велотрек появился в Туле. Первое русское общество велосипедистов возникло в Петербурге в 1882 г. Также велосипедные общества появились и в других городах Российской империи. 19 мая 1888 г. министр внутренних дел утвердил устав Московского клуба велосипедистов. Произошло рождение еще одной крупнейшей велосипедной корпорации благодаря 13 учредителям, которые стали первыми членами клуба. К концу года клуб насчитывал 48 действительных членов, с гордостью носивших на одежде серебряные значки с клубной эмблемой²⁰⁰.

15 сентября этого же года в Московский Клуб Велосипедистов приняли первую женщину, что послужило поводом для пересудов на страницах газет и журналов. Наряду с аристократическими корпорациями, как, например, Петербургское общество велосипедной езды, председателем которого был Великий князь Сергей Михайлович, а среди членов — представители знатнейших фамилий империи, организовывались и вполне демократические общества, ставившие своей целью развитие велосипедной культуры и пропаганду спорта во всех слоях русского общества. По данным, опубликованным в 1897 г. на страницах московского журнала «Циклист», в России была официально зарегистрировано 91 велосипедное общество²⁰¹.

Не была исключением и провинция, в которой также активно проводились различного рода спортивные соревнования. Так, 24 мая 1909 г. велосипедные гонки

- 199 Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К, 1897. С. 45-49.
200 Митяев А. По России необъятной покати велосипед // ProBELO. 2009. № 1-2. С. 112-114.
201 Там же.



состоялись на Козловском ипподроме. Первый приз достался Козловскому велосипедисту Невзорову. В гонке принимали участие велосипедисты и из Тамбова, приехавшие самостоятельно. Во время гонок играл оркестр военных музыкантов²⁰². Следующие соревнования состоялись 23 августа этого же года в 16.30. На этот раз в гонках участвовали не только велосипедисты и мотоциклисты, но и 2 автомобиля²⁰³. Велотрек был в Курске.

*Велосипедисты в Тамбове, сад Коннозаводского собрания.
Открытка начала XX в.*



В Туле в 1906 г. 3 августа на циклодроме местного общества содействия физического развития была назначена первая гонка велосипедистов, в которой приняли участие и местные гонщики²⁰⁴.

В Орехово-Зуево 20 июля 1912 г. на ипподроме были устроены велосипедно-моторные гонки при участии лучших гонщиков Москвы и Богородска, а также целой армии местных. В дамском заезде участвовало небывалое количество – 9 гонщиц. Приз открытия легко выиграл Калашников. Лидерский приз выиграл Лепетов, причем главный его соперник Ипполитов упал и сошел с круга. В дамском заезде вне конкуренции выиграла Холодович. Из местных гонщиков выиграла Пирогов, Чичворкин, из женщин – Титова²⁰⁵.

202 Народная Нива. 1909. № 17. С.2.

203 Там же. № 32. С.3.

204 Тульская газета. 1906. № 65. 3 августа.

205 Богородская речь. 1912. 11 августа.



Реклама велосипедов «Треугольник», начало XX в.



Обыватели часто достаточно негативно оценивали моральный облик велосипедиста-гонщика. В «Велосипедной поэме» В.Анфилова он описывался следующим образом:

Аммос владел велосипедом.
Как Циммерман или Террон,
И к частым гоночным победам,
Уже давно был приручен.
Но в гонках пользы он не видел,
А тренировку ненавидел,
И выезжал на циклодром,
Всегда немного под хмельком.
Всех увлекающихся гонкой
(Хоть в их числе и сам он был),
Сынами хреновских кобыл,
Он называл с усмешкой тонкой
За что приметили его, не в шутку
Злились на него²⁰⁶.

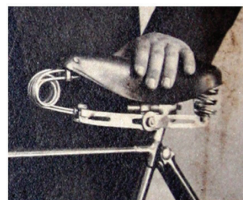
В 1912 г. совершил велопробег Владивосток - Санкт-Петербург Л.И.Нагорный, который на велосипеде проехал почти 9 тысяч верст с 5 рублями денег. Как отмечал сам велотурист: «Не скажу, чтобы мой путь был из легких. Порой приходилось буквально сидеть на воде; да куске черствого хлеба. Еще хуже бывало с ночлегами. В Сибири и Маньчжурии я придерживался за отсутствием дорог

206 Барабуш. Велосипедная поэма В. Анфилова. СПб., 1894. С.7.



железнодорожного полотна. Спать приходилось на голых досках в вокзалах, а иногда и прямо под откосом». В день Л.И.Нагорный делал по 100-125 верст. Много времени отнимала отметка городских и сельских властей в контрольной книге. По Сибири приходилось идти пешком по 20-30 верст, так как путь был невозможный. В Москве велосипедист пробыл 8 дней и 10 сентября отправился в Тверь. Маршрут был следующий: Владивосток – Иркутск – Томск – Омск – Челябинск – Казань – Нижний Новгород – Москва – Санкт-Петербург²⁰⁷.

С.Г. Кондитеров, фотография сделана в Тамбове в 1904 г.



Примерно к 1910 г. велосипедные гонки теряют спортивное значение, велоспорт приходит в упадок. Так тамбовский журналист сетовал на то, что подтверждается лишь мысль иностранцев о ленивых и малоэнергичных русских, не способных к какому-либо начинанию или инициативе. В Тамбове вплоть до Первой мировой войны

207 Петербургская газета. 1912. 2 октября.



не было ни одного велосипедного общества²⁰⁸. К 1910 г. и в Петербурге нельзя было отыскать ни одного велодрома. И хотя в России к этому времени существовало около 40 велосипедных обществ, многие признавали главной причиной плохого спорта – отсутствие специальных дорожек²⁰⁹.

Доходы от велосипеда.

В начале XX в. после принятия правил о правилах движения на велосипедах городские думы обложили велосипедистов налогом, мотивируя это тем, что они подрывают промысел извозчиков, не пользуясь их услугами. В среднем по России сбор составлял 1,5 руб. В Тамбове в 1905 г. доход от статьи составил 417 руб.²¹⁰ Интересно, что в Борисоглебске в 1907 г. в виду отсутствия велосипедов вообще не ожидалось поступлений, но к концу года появилось целых 4 велосипеда, которые принесли городу 6 руб.²¹¹

В Тамбове в 1913 г. в городской бюджет поступило с велосипедов 2025 рублей²¹², в Брянске 110 руб.²¹³, в Смоленске 1119,7 руб.²¹⁴ Всего сбор на велосипеды по Российской империи в 1913 г. составил 974 тыс. руб.²¹⁵

«При встречах с лошадьми необходимо скрыть велосипед от испуганной лошади»: правила дорожного движения.

В 1870 – 80-е гг. езда по городским улицам на велосипедах во всех городах Российской империи была запрещена. По этой причине первые отечественные велосипедисты имели возможность кататься лишь в закрытых помещениях или же за городской чертой. И только после многочисленных ходатайств и длительных тяжб несчастных «циклистов» со столичным градоначальством, летом 1892 г. выпустили циркуляр, разрешающий езду на велосипеде по Петербургу. Однако указ сопровождался обширным списком улиц, по которым передвижение на велосипеде запрещалось под угрозой штрафа. Вслед за столицей, велосипедную езду разрешили во всех городах России.

208 Тамбовский листок. 1914. № 7. С. 3.

209 Блок Ю. Указ.соч. С. 27.

210 Отчет Тамбовской городской управы за 1905 год. С. 39.

211 Отчет Борисоглебской городской управы за 1907 год. Борисоглебск, 1908. С. 42.

212 Отчет Тамбовской городской управы за 1913 год. Тамбов, 1914. С. 48-53.

213 Отчет Брянской городской управы за 1914 год. Тамбов, 1915. С. 56.

214 Отчет Смоленской городской управы за 1913 год. Смоленск, 1914. С. 48.

215 Городское дело. 1914. № 29-30. С. 1471-148.



Тамбов, фотография Молчанова, сына мельника, начало XX в.



Так, Московская городская Дума в 1894 г. приняла специальное постановление, согласно которому каждый велосипедист после практического экзамена получал именное свидетельство и два металлических знака, которые крепились на руль и задний фонарь. Полиция следила за соблюдением правил езды на велосипедах, нарушители лишались свидетельства и должны были вновь сдавать экзамены. Езда по городским улицам разрешалась только на низких двухколесных велосипедах или велосипедах иного типа, признанных безопасными Управой. Через три года аналогичное постановление приняла Дума Санкт-Петербурга.

Лицо, получившее свидетельство на право езды, обязано было представить свою фотокарточку, которая прикрепляется к полученному свидетельству. Каждый, получивший свидетельство на право езды на велосипеде, снабжался Управой номерным знаком и обязан был иметь на велосипеде звонок, а с наступлением сумерек – зажженный фонарь. Образец номерного знака, срок его действия и способ его прикрепления устанавливался Управой, с утверждения градоначальника. Каждый велосипедист во время езды обязан был иметь при себе именное свидетельство, с напечатанными на нем правилами обязательного постановления²¹⁶. Интересно, что в руководстве П.Ерофеева по велосипедному спорту указывалось, что для обучения дам достаточно было

216 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 45-48.



2-3 часа (исключение составляла немолодая и полная женщина), а мужчинам требовалось всего 0,5-1 часа²¹⁷.

В 1905 г. в Тамбове было издано свое «Обязательное постановление о мерах безопасности и порядке движения по улицам велосипедов и автоматических экипажей». При езде следовало держаться правой стороны, не ездить вперегонку, по тротуарам, пешеходным дорожкам, в скверах и садах. Во время шествий и крестных ходов, похоронных процессий и в местах скопления публики и экипажей, едущий должен был слезть с велосипеда и пронести его в руках. При встречах с лошадьми, обнаружившими беспокойство и испуг, велосипедист также должен был сойти с велосипеда и по возможности скрыть его от испуганной лошади²¹⁸. Интересна рекомендация: «Если едешь менее быстро, чем пешеходы, нечего стыдиться этого. Если едешь более быстро, нечего колотить этим глаза лошади и ездоку»²¹⁹.

Женщинам, прежде всего, рекомендовалось правильно сидеть. Одна из одесских газет отмечала: «Велосипедисткам, незнакомым с правилами езды, лучше не садиться. Красивое зрелище представляет собой дама на велосипеде. Свободно и грациозно сидит она на двухколесной машине и мчит как стрела. Велосипед совершает чудеса и часто женщина одерживает верх над мужчинами»²²⁰.

Хотя отдельно правила для женской езды не регламентировались, существовало множество различных предписаний, публиковались самоучители по обучению езды на велосипеде. О частой недоступности самообучения можно судить по следующему отрывку. «Усаживание и слезание – первое упражнение, которому нужно научиться, как с одной, так и с другой стороны велосипеда. Усаживаться нужно, повернув руль верх и немного вперед, становиться с левой стороны машины впереди левой pedalью, затем обхватив впереди левую pedalь, затем обхватив крепко ручки руля, поставив проворно правую ногу на соответствующую pedalь, склонить в то же время машину слегка налево, быстро подскочить на левую ногу, и передвинуть всю тяжесть на правую pedalь

217 Ерофеев П. Указ.соч. С. 18.

218 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 56.

219 Русский велосипедист... С.31.

220 Блок Ю.Н. Велосипед. Его значение для здоровья, практическое применение, уход за машиной и прочее. С. 106.



и ручки, усаживаясь легко на седло. Слезать легче: просто соскользнуть ногами с левой стороны машины, остановив сильным нажимом тормоза, осторожно слезть, так чтобы педаль, как это иногда бывает, не дала сильный удар»²²¹.

«Женщина на велосипеде – это ужасно»: гендерные особенности появления велосипеда

В доиндустриальном мире обществом правили мужчины, женщинам приходилось довольствоваться ролью матери и домашней хозяйки. Изменение роли женщины постепенно происходит лишь во второй половине XIX в. Эти перемены касались разных сторон жизни: профессиональных навыков, социального статуса, мобильности. Появились женщины, демонстрировавшие новый тип поведения. Они стремились к высшему образованию, посещали открытые публичные лекции, уезжали учиться за границу. Эти женщины активно работали педагогами, как в традиционных учебных заведениях, так и в неформальных воскресных школах²²². Одним из внешних проявлений демонстрации независимости стало освоение женщиной велосипеда.

Женщина на велосипеде, рисунок из книги Волковой М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К, 1897. С. 3



²²¹ Русский велосипедист... С. 13.

²²² Рабжаева М.В. Женская эмансипация в России: эксперименты по гендерному конструированию // Российские женщины и европейская культура: материалы V конференции, посвященной теории и истории женского движения / Сост. и отв.ред. Г.А. Тишкин. СПб.: Санкт-Петербургское философское общество, 2001. С.18.



В отличие от других видов спорта, которые женщины изучали вслед за мужчинами, велоспорт был принципиально новым занятием для представителей обоих полов, свободным от гендерных предрассудков. О росте популярности велосипеда свидетельствует тот факт, что с конца XIX в. стало выходить множество справочных изданий по велосипедному спорту, издаваться различные альманахи, журналы, ежегодники, публиковаться юмористические рассказы, стихи, поэмы, посвященные велосипеду²²³.

Для мужчины велосипед быстро стал атрибутом отдыха, спорта и работы. Обыватели-мужчины отмечали повседневное значение велосипеда. «Велосипед для холостого не важен. Он гораздо важнее для женатого. Например, выйдет неприятность у мужа с женой или ребята голову закружат, а ты сейчас сел на велосипед и махнул на вольную волюшку: покатался и отвел душеньку»²²⁴. Обладать велосипедом было престижным в молодежной среде. Герой поэмы «Велосипедист» восклицает: «Наконец-то я могу осуществить свою мечту и стать велосипедистом. Я получил 200 руб., и на них приобрету себе велосипед, не жизнь будет, а турне велосипедное. Воображаю, как мне будут завидовать мои товарищи»²²⁵. Или «Хочет жениться, и вдруг видит сумасбродного товарища на велосипеде. Трах! Не хочу жениться, хочу купить на эти деньги велосипед»²²⁶.

Женщина на велосипеде. Фотография начала XX в.



²²³ Сакс Г.Т. Велосипед. Теория и практика. СПб., 1891; Блок Ю.Н. Велосипед. Его значение для здоровья, практическое применение, уход за машиной и прочее. СПб., 1905; Ерофеев П. Велосипед и велосипедный спорт. М., 1914; Бодри де Сонье Л. Двухколеска. СПб., 1912; Ивашенцов П.А. «Современный велосипед». Изд. Ф. Е. Щепанского, СПб., 1895; Лорис С. Женщины и велосипед, и что они о нем думают. СПб., 1899; Русский велосипедист. Иллюстрированный альманах велосипедного спорта. Одесса, 1894; Анфилов В.К. Барабуш. Велосипед. СПб., 1894; Велосипед. Шутка в одном действии. Выпуск 3. М., 1896 и др.

²²⁴ Велосипед. Шутка в 1 действии. СПб., 1896. С. 10. Велосипед. Шутка в одном действии ... С. 14.

²²⁵ Там же. С. 15.

²²⁶ Там же. С. 12



Комичность таких сюжетов свидетельствует о том, что велосипед очень быстро стал элементом повседневной жизни. Жители городов отмечали экологичность велосипеда и его пользу для здоровья, противопоставляя его «душным конкам и хамоватым извозчикам»²²⁷. Первыми, практическое значение велосипеда, оценили артели посыльных, курьеры, почтальоны в городах²²⁸, то есть люди, чьим занятием было перемещаться на большие расстояния.

Упомянутые профессии были чисто мужскими, кроме того мобильность женщины XIX в. была ограничена общественной моралью. Поэтому велосипед в жизни женщин первоначально являлся средством спорта и отдыха. Велосипед стал для женщины тем видом транспорта, на котором она сначала с мужчиной или компаньонкой, а затем и одна смогла самостоятельно путешествовать.

В российских городах женская езда на велосипедах не была официально разрешена до второй половины 90-х гг. XIX в. Женщина, выехавшая на велосипедную прогулку, пусть и в сопровождении мужчины, рисковала услышать от обывателей массу нелицеприятных эпитетов в свой адрес. Официальное разрешение ездить на велосипеде по улицам столицы женщины получили летом 1895 г., чуть позднее подобное распоряжение было издано и в Москве²²⁹. Проведенный опрос в Санкт-Петербурге в 1897 г. показал, что большинство едущих на велосипеде женщин, занимались домашними хозяйством, возраст велосипедисток составлял 20-30 лет²³⁰.

Моду на велосипеды, также как и на автомобили в России ввела социально-сословная элита империи. Новомодное средство передвижения было весьма дорогим удовольствием. Представители имущих слоев населения (появившаяся буржуазия и богатая интеллигенция), являясь наиболее восприимчивой категорией населения, покупали велосипеды, предпочитая их более привычным удовольствиям. Велосипед стал символом истончения границ «старого» мира: все меньше значения стало играть сословное положение человека, уступая место имущественному. В России этот процесс шел в русле

227 Бодри де Сонье Л. Указ.соч. С.14.

228 Ивашенцов П.А. Указ.соч. С. 13.

229 Там же. С. 19.

230 Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К, 1897. С. 56.



общемировой тенденции процессов социальной трансформации.

Женщина не могла купить велосипед самостоятельно, чаще он был дорогим подарком родственника – мужчины или мужа. Выехавшая на велосипедную прогулку женщина, пусть и в сопровождении мужчины, рисковала услышать от обывателей массу нелицеприятных эпитетов в свой адрес. Так, воплощение мещанских стереотипов чеховский «Человек-футляр» Беликов был потрясен, увидев потенциальную невесту на велосипеде: «Я вчера ужаснулся! Когда я увидел вашу сестрицу, то у меня помутилось в глазах. Женщина или девушка на велосипеде — это ужасно!»²³¹

Не меньше дискуссий вызвало появление в 1895 г. первого велокостюма для женщины. В отношении внешнего вида велосипедиста-мужчины не существовало определенных правил. Увлекающиеся велосипедом считали, что в городе нет необходимости в специальном костюме. «Лучше воспользоваться специальной шапкой, плотно сидящей на голове и захватками для брюк»²³². Рекомендовалось избегать в своей одежде, манере езды, посадке и прочее то, что могло бы возбудить насмешку. В практических наставлениях указывалось: «Помните, что пешеход естественно завидует велосипедисту и готов придраться к малейшей смешной черте, а ведь насмешка страшное оружие»²³³. Также рекомендовалось не принимать перед поездкой алкоголь и тяжелую пищу²³⁴.

Первоначально не существовало и специальной одежды для женщин, она принуждена была ездить на велосипеде в платье. Вопрос о женской одежде для езды на велосипеде вызвал больше полемики. Главная трудность состояла в нерационально длинном платье, представляющем большое сопротивление, возбуждающем значительное увеличение траты сил, при быстром езде против ветра. Для облегчения участи дамы, предлагались неудобные и даже травматичные способы. Например, мужчина-спутник к стержню руля женщины мог привязать ремешок в 4-5 аршин, а другой конец его в виде петли

231 Чехов А. П. Человек в футляре // Чехов А. П. Полное собрание сочинений и писем: В 30 т. Сочинения: В 18 т. / АН СССР. Ин-т мировой лит. им. А. М. Горького. М.: Наука, 1974—1982. Т. 10. М.: Наука, 1977. С. 42-54.

232 Там же. С. 49-55.

233 Русский велосипедист... С. 32.

234 Ерофеев П. Указ. соч. С.59.



набросить через плечо, таким образом, мужчина тянул свою спутницу. Также женщинам предлагалось поверх длинных шаровар, надевать платье из того же материала. Затем на заднем полотнище делался разрез, к краям разреза пришивался карман, соответствующий седлу. Узкая передняя часть кармана при помощи тесьмы, соединялась с передним полотнищем платья²³⁵. Как отмечали врачи: «для велосипедной езды надо употреблять такой костюм, в котором бы было устранено все, что стесняет дыхание и кровообращение, чего отнюдь нельзя сказать о современном женском наряде. Поэтому корсеты, узкий лиф, тесные завязки, широкие и длинные юбки, широкие рукава – все это совершенно непригодно для велосипедисток. Непригодно потому, что такой костюм значительно уменьшает пользу велосипедной езды и увеличивает её опасные стороны, на что тоже нельзя закрывать глаз»²³⁶.

Реклама велосипедов, начало XX в.



Появление велокостюма было воспринято в обществе, и на наш взгляд достаточно обоснованно, как начало размыwania гендерных ролей в обществе. В 1899 г. был даже издан специальный сборник с мнением известных француженок по поводу велоодежды²³⁷.

Так одни женщины, в брюках видели лишь некрасивую, уродующую женщину одежду. Например, Мадам Бреваль из Парижской Оперы считала, что «брюки для женщин

235 Там же. С. 57.

236 Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К, 1897. С. 45-49.

237 Лорис С. Женщины и велосипед, и что они о нем думают. М., 1899.



отвратительны. На улицах Парижа – разве взор Ваш не было оскорблен грубым безобразным видом женщин с болтающимися брюками и развевающимися рукавами. Некоторые женщины стремились к сохранению платья на велосипеде. Так, художница Луиза Аббель восклицала: «Какое испытываешь божественное удовольствие «пожирая пространство» сидя верхом на двух колесах с выгнутой спиной, с взглядом, устремленным на руль, поглощающей все ваше внимание и мешающий вам даже видеть пейзаж. Я протестую против идеи ввести костюм велосипедистов в жизнь. Не знаю, удобны или неудобны эти грубые широкие болтающиеся брюки, но они безобразно отвратительны»²³⁸. Актриса мадам де Пепребрюн сетовала на то, что с появлением велосипеда чувство беспокойства, стыдливости постепенно исчезало. «Велосипед получил такое широкое распространение, так как дает возможности женщине рядиться в короткий костюм. Я уверена, что в моду скоро войдут длинные платья. Вам, мужчинам скоро надоест встречать женщин, похожих на вас. Этих двуполых мальчиков. Велосипедистки собираются разбить чистый женский идеал. Если он восторжествует – они предадут свой пол»²³⁹.

Фельетон из московской прессы, начало XX в.



Появились и первые суфражистки, видевшие в велосипеде символ освобождения для женщины. Французская актриса мадам Адап, настаивала на том, чтобы форма соответствовала содержанию и не прятала

238 Там же. С. 6.

239 Там же. С. 21.



последнюю. «Не подлежит сомнению, что развитие велосипедного спорта заставляет женщину сделать важный шаг к своему освобождению своей личности. Я желаю, чтобы каждая женщина одевалась совершенно свободно, сообразуясь только с нравственным и физическим строем своей личности»²⁴⁰.

Таким образом, велосипед, возникнув как вид спорта, быстро стал удобным индивидуальным средством передвижения на большие расстояния. Велосипед явился индикатором процесса эмансипации и разложения старых общественных устоев и порядков, именно велосипед позволили женщине почувствовать себя свободной.

«Сбежавший велосипед»: происшествия с велосипедом

Высокая стоимость велосипеда сделала его сразу желанной добычей для преступников. Например, 27 июля 1907 г. в «Калужском курьере» была опубликована заметка «Сбежавший велосипед» о том, что велосипедист Александров зашел в парикмахерскую, а вернувшись через несколько минут не обнаружил своего велосипеда на улице²⁴¹. В Тамбове в 1915 г. был похищен велосипед фабрики «Адлер» стоимостью 65 руб. у студента П.А. Прозоровского²⁴².

26 сентября 1913 г. в «Южных ведомостях» была напечатана похожая история, но уже с найденным велосипедом. Полицией был обнаружен в степи близ д. Учкуй-Тархан зарытый в куче навоза совершенно новый велосипед. У велосипеда отсутствовала передаточная цепь и сумка с необходимыми инструментами и принадлежностями. Полиция предположила, что велосипед был украден и спрятан в степи ворами²⁴³.

Сами велосипедисты также попадали в хронику дорожно-транспортных происшествий. Так, 26 мая 1907 г. в Калуге велосипедист мещанин К.А. Ковенский в 10 часов сшиб 9-летнюю девочку²⁴⁴.

Велосипедисты часто вызывали негодование горожан. Например, в уездном Козлове местные обыватели возмущались: «Давно пора бы обуздать господ спортсменов. Как это ни странно, но большинство катающихся не

240 Там же. С.30.

241 Калужский курьер. 1907. № 56.

242 Тамбовский вестник. Экстренное прибавление №4. 1915. 28 марта. № 66.

243 Южные ведомости. 1913. 26 сентября.

244 Калужский курьер. 1907. № 50.



только без билета, но и без всяких правил принадлежит к числу так называемой козловской интеллигенции. В городском саду, например, несмотря на крупные плакаты, запрещающие езду, можно постоянно видеть двух – трех учащихся уже в таком возрасте, что не остается никакого сомнения в грамотности последних. Было бы желательно, чтобы педагогическое начальство заставило господ учащихся прочесть плакаты, требующие вести велосипед по дорожкам сада в руках»²⁴⁵.

В Богородске в 1911 г. вышла заметка под названием «Скотина на велосипедах». В статье указывалось, что в городском парке водружены доски со следующим объявлением: «езда на лошадях и на велосипедах пускать скотину строго воспрещается». Автор заметки с усмешкой замечал, что «мудрое городское управление воспретило пускать скотину на велосипедах. И все-таки каждый день можно встретить в парке несколько скотов на велосипедах»²⁴⁶.

Значение велосипеда

Но, несмотря на возросшую цену, количество велосипедов в России только увеличивалось. Быстрота и огромная экономия в затрате сил, ставила велосипед неизмеримо выше ходьбы, простота ухода и дешевизна содержания давали ему все шансы перед лошадью и экипажем. Возможность пользоваться им в любое время и в любом направлении заставляло предпочесть его железнодорожному транспорту во всех тех случаях, когда передвижение не превышало 60-100 верст²⁴⁷. Таким образом, в начале XX в. велосипед прочно вошел в жизнь Российской империи, став неотъемлемой частью городского пейзажа.

Современники отмечали, пользу велосипеда для здоровья горожан, занятых сидячей работой. «Даст возможность приниматься за дело не утомленным и торопней в поезде, да мыканьем по конкам, а свежими и бодрыми, возбужденными здоровыми движением на открытом, чистом воздухе»²⁴⁸. В 1901 г. был специально создан самокат с обратных вращением педалей, заставляющий работать большие мускулы бедра²⁴⁹. Практическое значение

245 Тамбовский край. 1914. № 88. 25 апреля.

246 Богородская речь. 1911. 25 июня.

247 Ивашенцов П.А. Указ.соч. С. 19.

248 Бодри де Сонье Л. Указ.соч. С.14.

249 Ерофеев П. Велосипед и велосипедный спорт. СПб., 1914. С.14.



велосипед приносил артелям посыльных, курьеров, почтальонов в городах, где им приходится делать большие концы и не очень часто подниматься в многоэтажные дома. «Пока запрягают лошадь, пока нанимают извозчика... Велосипед под управлением хорошего ездока уже летит по дороге, к доктору, в аптеку, в пожарное или полицейское бюро, одним словом, к намеченной цели, и летит, шутя, со скоростью 18-20 верст в час»²⁵⁰.

Семейная фотография, начало XX в.



Полезным, правда, первоначально за границей, считался велосипед для женщин. Так в «Times», в конце XIX в. рассказывалось, что велосипедный спорт распространен среди дам США, где один из городов Пенсильвании насчитывает 30 велосипедисток. «Велосипедная езда имеет терапевтическое и гигиеническое значение, а также облегчает лечение нервных болезней, которыми страдают преимущественно дамы. То прекрасное расположение духа, какое приобретает велосипедистка, такое наслаждение собственными силами исключает, а порой едва или достигается другими видами телесного упражнения на свежем воздухе», - сообщалось в газете²⁵¹.

Как отмечали врачи, в громадном большинстве случаев велосипедная езда полезна для женщин. «Она полезна не только сама по себе, как телесное упражнение, благоприятно влияющая на человеческий организм, но

250 Ивашенцов П.А. Указ.соч. С. 13.

251 Цит.по: Велосипед (самокат). Теория и практика. Опыт руководства для любителей велосипедных и военно-велосипедных команд. СПб., 1891. С.10.



еще и потому, что с ее помощью, в наших девушках и дамах разовьется любовь к телесным упражнениям, и физическое развитие лиц женского пола пойдет более нормальным путем»²⁵².

И потому да здравствует осторожная, умеренная и осмотрительная велосипедная езда!

252 Волкова М.М. О влиянии велосипеда на здоровье женщины: две лекции женщины-врача М. М. Волковой. СПб.: Тип. В. С. Балашева и К., 1897. С. 78.



Автомобиль в провинциальном городе

*Автомобиль - не роскошь, а средство передвижения.
И.Ильф, Е.Петров «Золотой теленок»*

Кюньо, Тревитик, Томпсон, Ленуар: появление первых автомобилей

«Действительно, кто мог себе представить всего еще несколько лет тому назад, что по всякой, мало-мальски сносной, дороге человек будет в состоянии комфортабельно путешествовать, не заботясь ни о лошадях, ни о своей собственной выносливости, и вместе с тем в быстроте соперничать „с железной дорогой»». Именно так, в начале XX в. современники восторженно отзывались о возможностях автомобиля

Слово автомобиль приходит от древнегреческого слова αὐτός («само») и латинского Mobilis («подвижный»). Идея самодвижущейся повозки появилась одновременно с идеей паровой машины. Первое и неудачное осуществление этой идеи принадлежало французскому артиллеристу Кюньо. В 1781 г. англичанин Мурдок, один из мастеров на заводе Уатта и Больтона, сделал модель самодвижущейся дорожной паровой машины. Вслед за этим в Англии стали появляться более или менее удачные дорожные паровозы.

В 1802 г. англичанин Тревитик первый получил патент на такую машину, которая ездил со скоростью до 10 миль в час, пока не наехала на палисад, после чего дальнейшая езда была запрещена. После него сделаны были значительные усовершенствования; однако дорожные паровозы сочувствия не вызвали; к 1831 г. на них наложили большие пошлины за пользование общественными дорогами, так что их производство и эксплуатация стали невыгодными.

Тем временем были сделаны два изобретения, оказавшие важное влияние на развитие легких дорожных самодвижущихся повозок-автомобилей: в 1845 г. шотландец Томпсон взял патент на каучуковые шины, а в 1860 г.



бельгиец Ленуар устроил первый газовый двигатель. Затем появились бензиновые, керосиновые и электрические двигатели, приводимые в действие аккумуляторами. Все это заставило изобретателей и конструкторов снова обратить внимание на самодвижущиеся повозки, получившие теперь общее название «автомобили», но на этот раз центрами производства стали Франция и Германия.

Эпохой в развитии автомобиля стоит считать 1894-й г., когда в Париже редакция «Petit Journal» устроила состязание, назначив премию в 60 тыс. франков. С этого времени выставки и состязания автомобилей стали повторяться ежегодно, автомобильное производство быстро развиваться и совершенствоваться. В начале XX в. в мире вышло уже достаточно литературы по развитию автотранспорта. Преобладали практические руководства для «шоферов», как «Автомобиль» Бодри де Сонье, Worby Beaumont, «Motor vehicles and Motors»; Farman, «Manuel du conducteur d'Automobiles»; Marchis, «Moteurs a essence pour Automobiles» и др.²⁵³

«Бенцы», «Опели», «Мерседесы», «Русобалт»: развитие автомобильной промышленности.

Автомобили делились по своему назначению на легковые или пассажирские, на грузовые и гоночные машины.

*Реклама автомобилей Опель в Российской империи.
Начало XX в.*



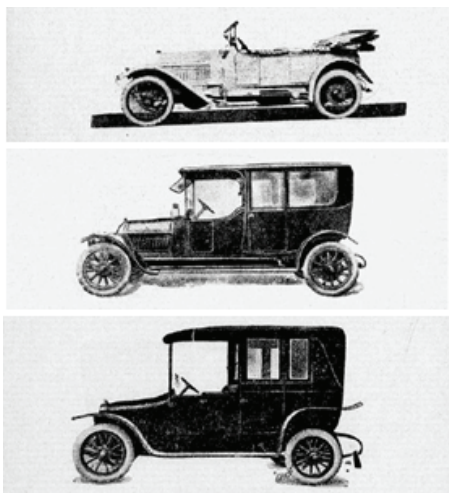
253 Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона в 86 томах (82 основных и дополнительных). СПб., 1890 – 1907. Т. 1. С. 251.



Внешне легковые автомобили напоминали кареты: высоким кузовом, в котором можно было стоять, почти не сгибаясь, простеганными кожаными или бархатными сидениями, меховой полостью, в мороз закрывавшей ноги пассажиров, открытым, как козлы у карет, сиденьем шофера, над которым был обычно брезентовый навес, отделкой кузова, у «роскошных» автомобилей делавшегося из полированного красного или палисандрового дерева, покрытого лаком или обтянутого кожей.

Вообще, автомобили подразделялись по типу кузова на фаэтон, лимузин и ландоле. Фаэтон – открытый автомобильный кузов с брезентовым верхом или без него. Двух-четырех и шестиместный фаэтон назывался дубль-фаэтоном, восьмиместный – трипл-фаэтоном. Лимузин – автомобиль с закрытым кузовом, у которого опускались окна. Маленький двухместный лимузин назывался купе. Ландоле – автомобиль с кузовом, среднее между лимузином и фаэтоном. Кузов ландоле состоял из двух половин: передней – жесткой, всегда поднятой и задней, которая могла быть опущена²⁵⁴.

Типы кузова: фаэтон, лимузин, ландоле



Основные цвета автомобилей были: черный, темно-синий, реже красный. Заводились автомобили вручную, коленчатой рукоятью, фонари чаще были карбидные, звуковой сигнал пневматический, в форме рожка с резиновой грушей, вынесенной за борт, за бортом

254 Писаренко Г. Общедоступное руководство для автовладельцев и шоферов. Пг., 1915. С. 25-30.



располагались и рычаги ручного тормоза (ножного не было) и переключения передач, а также запасное колесо и аккумулятор в деревянном ящике, стоявшие на подножке. Преобладали открытые автомобили с подъемным кожаным или брезентовым верхом. Колеса были с деревянными или проволоочными, как у велосипеда, спицами, окрашенными в более яркий цвет, шины пневматические, светлой резины, с гладким протектором, рисунок «елочкой» появился в 1910-х гг.²⁵⁵

Реклама автомобилей Fiat в Российской империи. Начало XX в.



Накануне Первой мировой войны самыми популярными в России марками автомобилей были «Бенцы», «Опели» и «Мерседесы». В отличие от других европейских конкурентов, немецкие фирмы сумели безукоризненно наладить техническое обслуживание своих автомобилей и быструю доставку запасных частей. А вот владельцам американских машин приходилось по два месяца ждать присылки вышедшей из строя детали. Покупателям попроще предлагали сверхлегкие двухместные автомобили, называвшиеся «вуатюретками» (двигатель в таких авто размещался под одним из сидений). В некоторых моделях фирмы «Пежо» сиденье для пассажира располагалась тандемом за местом водителя²⁵⁶.

255 Беловинский Л.В. Энциклопедический словарь российской жизни и истории. М.: Олма-Пресс, 2003. С. 178.

256 Беловинский Л.В. Энциклопедический словарь российской жизни и истории. М.: Олма-Пресс, 2003. С. 178.



На Парижской ежегодной выставке 1901 г. было выставлено 93 автомобиля. Преобладающим типом была легкая «вуатюретка» от 6 до 10 л.с., с 1 цилиндром и 2-3 передачами. Цена на нее составляла 6-8 тыс. франков. По сравнению с прошлыми выставками, цены понизились. Можно стало приобрести автомобиль за 300 франков (двухколески). Двигатели в машинах в основном были бензиновые. Паровые моторы применялись к грузовым повозкам без рельсов. Интересно, что на выставке были представлены электрические автомобили²⁵⁷.

Что касается отечественных авто, то в 1909 г. в серию вышла машина Русско-Балтийского завода «Руссо-Балт». В 1913 г. автомобили этой марки проходили через Воронежскую губернию с автопробегом по центральным районам России. Одним из первых поддержал отечественный автопром известный математик А.П. Киселев, проживающий в Воронеже, купив себе «Руссо-Балт». Мощная реклама автомобилей «Форд» обрушилась на воронежцев в 1913г. Стоила машина столько, что на эти деньги можно было купить каменный особняк на престижной улице²⁵⁸.

Вообще, современники отмечали перспективы

257 Автомобили (самодвижущиеся экипажи) и автомобильный спорт. Сборник указаний на книги, статьи и заметки, появившиеся на русском языке в 1900-1903 гг. СПб., 1903. Сост. И.Г.Безгин. С. 8.

258 Александрова О. Первым воронежским байкером был Дуров // Комсомольская правда. Воронеж. 2005. 5 апреля.



применения электрической тяги для автомобиля²⁵⁹. Появлялись и оригинальные решения. Так, в 1902 г. был создан автомобиль, приводимый в движение жидким воздухом. Снаружи он был похож на паровой, но в нем отсутствовал паровой котел²⁶⁰.

Совершенствовалась и сама конструкция автомобиля. Первоначально преобладали пневматические колеса, уничтожающие тряску. Но при встрече со щебнем резиновая оболочка прорезывалась. Поэтому на автомобилях начали ставить колеса экипажные с массивными резиновыми ободками²⁶¹.

19 мая 1907 г., в Михайловском манеже в Санкт-Петербурге открылась первая в России международная выставка автомобилей, велосипедов, двигателей и спорта. Выставка была организована «российским автомобильным обществом», при участии журнала «Автомобиль» и французского журнала «L'Auto». Перед началом выставки, был отслужен молебен, затем прочитана поздравительная телеграмма, присланная покровителем автомобильного общества Великим Князем Михаилом Александровичем. Духовой оркестр гвардейского экипажа, под управлением Гловача, исполнил русский национальный гимн²⁶².

Международная выставка автомобилей, велосипедов, двигателей и спорта в России. Фотография 1907 г.



259 Электрический автомобиль системы И.В. Романов, В. Мелентье. СПб., 1907. С.11.

260 Мозаика нового мира. 1902. № 83. С.56.

261 Петербургский листок. 1903. № 253. 15 сентября.

262 Петербургская газета. 1907. 2 июня. С. 3.



Первые автомобили в России

К началу XX в. в дореволюционной России городской транспорт включал в себя традиционные виды гужевого и водного транспорта. Автомобильный транспорт находились по существу лишь в процессе зарождения. Но именно в это время начинают вырабатываться первые правила дорожного движения, технические требования к автомобилю, навыкам владельцев машины.

Первые автомобили появились в России около 1900 г. Все они были заграничного производства. Ввоз их, поначалу слабый, быстро рос. Так, в 1903 г. было ввезено в Россию 37 машин, в 1904 г. – 115, а в 1912 г. уже около 3500. В 1909 г. началось производство автомобилей и в России – на Русско-Балтийском заводе в Риге и на заводе Пузырева в Ленинграде²⁶³.

Реклама автомобильного завода Пузырева. Начало XX в.



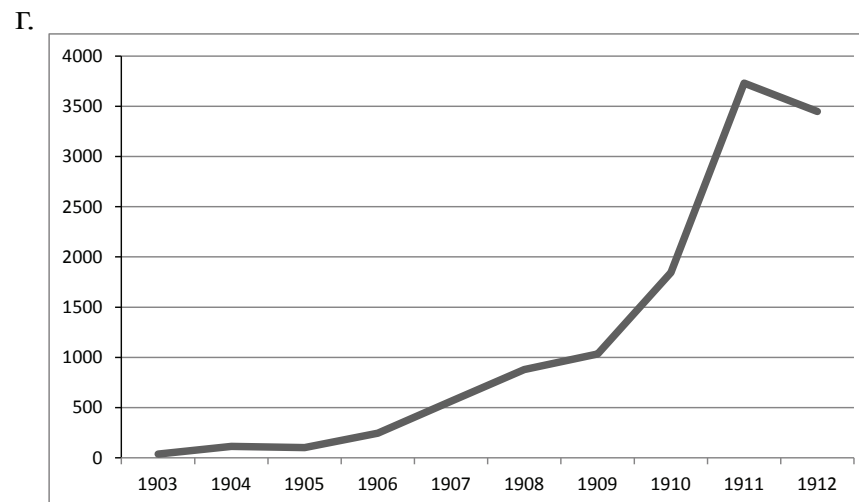
В 1912 гг. в Россию было ввезено автомобилей на сумму 12 797 000 руб. Так, на IV международной автомобильной выставке 1913 г., которая проходила в Санкт-Петербурге, Германия была представлена 27 фирмами, Франция 21, Англия 9, Америка 6, Россия 2. Россия в начале XX в. являлась самым крупным клиентом Германии. В соответствии с торговым договором, заключенным в 1904 г. между Россией и Германией, таможенная пошлина за ввоз к нам немецких двигателей и других аналогичных им по сложности машин была на 10-18% ниже, чем для изделий других стран. В представленной ниже таблице заметно резкий рост спроса на иностранные машины в Российской империи за 10 лет²⁶⁴.

²⁶³ Автомобили 1913 года (V Международная автомобильная выставка). СПб., май 1913. С. 12-19.

²⁶⁴ Там же. С. 20.



Количество ввозимых машин в Россию с 1903 по 1912 г.



Таким образом, по данным, опубликованным в сборнике «Автомобили 1913 г. (IV Международная автомобильная выставка)», в России к 1913 г. было уже 9000 машин, хотя по этому показателю страна отставала от других европейских государств. К этому времени в Италии было 14 тыс. автомобилей, в Германии 57 тыс., Франции 76 тыс., Англии 90 тыс., США 101 тыс.²⁶⁵

Первоначально, автомобиль в Российской империи был явлением исключительно городским. В русской провинции автомобиль появился в конце XIX в., источники свидетельствуют, что уже 1895 г. автомобильное движение существовало в Твери. В 1911 г. в Воронеже было зарегистрировано 11 автомобилей. Для сравнения в Санкт-Петербурге в это время насчитывалось уже 2,6 тыс., в Москве 2,2 тыс., Киеве – 1 тыс., Харькове 0,8 тыс., Риге – 0,5 тыс., Среди всех машин легковые составляли 90%, 10% специальные машины, грузовые машины, а также автобусы²⁶⁶. В Тамбове первые «моторы» появились в начале XX в.²⁶⁷. В России к 1914 существовал лишь один автомобильный журнал «Автомобиль», выходящий в Петербурге.

²⁶⁵ Там же. С. 24-68.

²⁶⁶ Шляхтинский К.В. Россия: гении и дороги из истории отечеств автомобилестроения. М., 2007. С. 123-128.

²⁶⁷ Отчет Тамбовской городской управы за 1907 год. Тамбов. 1908. С. 31.



Доходы от автомобиля в городских бюджетах

Автомобиль сразу стал объектом налогообложения для местных самоуправлений. В Туле сбор с автомобилей согласно постановлению Думы от 11 декабря 1903 г. составлял 10 руб. Так, в 1909 г. ожидалось со статьи «велосипеды и моторы» 550 руб., поступило же 827 руб.²⁶⁸ В 1905 г. в Тамбове ввели сбор с автоматических экипажей по 1,5 руб. Сбор вносился владельцами автомобилей в кассу Городской управы ежегодно в течение января, сборами не облагались автоматические экипажи, принадлежащие казенным учреждениям²⁶⁹. В Твери в 1914 г. сбор с велосипедистов и автомобилистов составил 1701 руб.²⁷⁰

В 1909 г. общая сумма сборов по Российской империи была такова: на велосипеды, экипажи (автомобили) 974 тыс. руб., с извоза 1099,1 руб. за 1909 г., с городской железной дороги 18200,6 руб.²⁷¹.

Автомобиль в Курске, фотография начала XX в.



«Обязательное постановление о езде на автоматических экипажах в городе»: формирование системы правил дорожного движения

В конце XIX в. постепенно начинают формироваться общеимперские правила дорожного движения на автотранспорте. Так, по положению от 11.07. 1892 г. П.

- 268 Отчет Тульской городской управы за 1909 г. Тула, 1910. С. 50.
- 269 Отчет Тамбовской городской управы за 1905 год. Тамбов, 1906. С. 33.
- 270 Отчет Тверской городской управы за 1914 год. Тверь, 1915. С. 46.
- 271 Городское дело. 1912. № 11-12. С. 713.



12. Ст. 108 Городского положения думам предоставлялось право составлять постановления о порядке движения по улицам. 11 сентября 1896 г. министр путей сообщения князь М.И. Хилков подписал постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства Путей сообщения в самодвижущихся экипажах».

С увеличением количества машин на дорогах появилась необходимость уточнения общегосударственных правил на местном уровне. Так, в Тамбове, в 1910 г. стало действовать «Обязательное постановление Городской думы о мерах безопасности и порядке движения на автомобилях». В Воронеже Городская дума в 1912 г. сделала запрос в Московскую городскую думу, чтобы та прислала постановление о порядке движения в Москве авто и экипажей²⁷².

Изменения в правила вносили и крупные события в жизни пореформенных городов. Например, в 1914 г. в связи с намечавшимися Питиримовскими торжествами в Тамбове возникла необходимость внесения поправок. В обращении городского головы к губернатору отмечалось, что в «настоящее время замечается все большее скопление в Тамбове пришлого люда, богомольцев. В Городскую управу часто обращаются с просьбой о выдаче новых номерных знаков для автомобилей. Между тем усиливающееся движение на автомобилях должно регулироваться новыми правилами, которые до сих пор еще не изданы Управой»²⁷³. В срочном порядке новое «Обязательное постановление о езде на автоматических экипажах в городе» вступило в действие 16 июля 1914 г.²⁷⁴

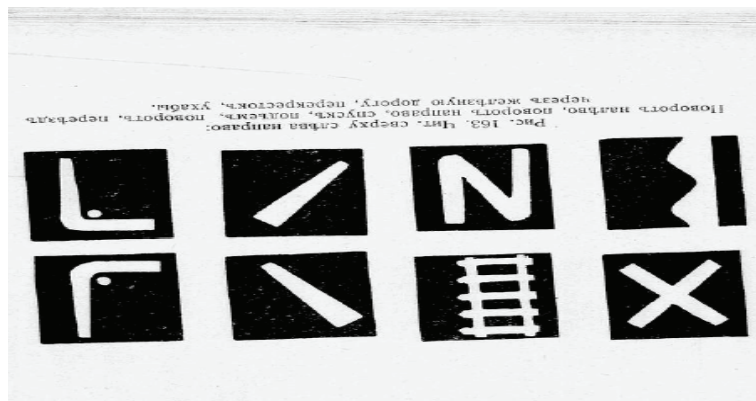
В октябре 1909 г. Россия в числе 12 государств подписала международную конвенцию Парижской конференции по урегулированию автомобильного движения, которая выработала «Общие правила езды по дорогам на автомобилях». Конвенцией вводился возрастной ценз на управление автомобилем — 18 лет, устанавливался запрет на использование звуковых сигналов в населенных пунктах, регулировались правила обгона, проезда перекрестков и т.д. Также были приняты первые международные дорожные знаки: указание населенного пункта, «Перекресток», «Лоток» (ухабы и выбоины), «Вираж» (опасный поворот, разворот) и «Переезд рельс». 12 февраля 1910 г. правила

- 272 Воронежский край. 1912 № 6. С. 3.
- 273 ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д. 5104. Л. 30-39.
- 274 Обязательные постановления Тамбовской городской Думы с 1876 года. С. 96.



были ратифицированы Николаем II и вступили в законную силу²⁷⁵. Таким образом, на практике был реализован один из важнейших принципов правового государства, а именно приоритет международного права над национальным законодательством.

Обозначение первых дорожных знаков



На протяжении двух десятилетий конца XIX - начала XX века продолжалась разработка правовых основ, регулирующих правила уличного движения для появившихся автомеханических транспортных средств. Но принимаемые акты относились только к этим видам транспорта и не учитывали их взаимоотношений с другими участниками дорожного движения, поэтому и не обеспечивали формирования единой системы.

«Нормальное зрение и слух, крепкая нервная система и надлежащие знания в умении управлять машиной»: водительское удостоверение

В городах разрешение на управление автомобилем выдавались Городскими управами. Свидетельство на права выдавались после представления водителем двух фотографий и медицинского освидетельствования. В свидетельстве указывалось, что данный человек обладает зрением и слухом не ниже нормального (ношение очков разрешалось), крепкой нервной системой и надлежащим знанием в умении управлять машиной²⁷⁶.

²⁷⁵ Собрание Указаний и Распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. № 113, 27 сентября 1896. СПб., 1896. с. 4271-4274.

²⁷⁶ Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913. С. 71.



Курск. Херсонская улица. Фотография начала XX в.



Заграничные удостоверения переводились на русский язык и заверялась русским консулом. Разрешение на управление автомобилем выдавалось лицам обоего пола, не моложе 17-летнего возраста. Существовало два вида разрешения на вождение автомобиля: общее – предоставляло право управлять всяким автомобилем и частное – автомобилем, указанным в разрешительном билете. Разрешение выдавалось лицам, которые на испытании доказали умение управлять автомобилем, пользоваться всеми приборами и производить небольшие починки. Обложению с автомобилями не подлежали лица, входящие в состав посольств казенные учреждения, генеральные консульства, члены императорской семьи²⁷⁷.

²⁷⁷ Городское дело, 1910, № 13. С. 142.



В 1914 году было принято «Обязательное постановление об испытании и регистрации шоферов при Городской Управе». Такие испытания проводились четыре раза в месяц комиссией, состоящей из техников, назначаемых Городской управой и представителей общественных автомобильных организаций. По результатам квалификационных экзаменов осуществлялся допуск к проверке практических навыков вождения. Испытуемым требовалось показать умение запускать и останавливать двигатель. При совершении пробной поездки они должны были уметь разъезжаться с встречным транспортом, обгонять его, проехать в узком месте, развернуться, применять тормоза и задний ход. В заключение проводилась поездка по оживленным улицам города. При положительном результате испытаний выдавалась шоферская книжка с указанием класса и разряда автомобиля, право вождения которого предоставлялось шоферу²⁷⁸.

Для обучения езде на автомобиле, в 1913 г. в Москве открылись первые автомобильные курсы при учебной автомобильной роте. Как отмечалось, в газете «Вечернее время»: «В присутствии полного состава слушателей состоялась первая лекция по электротехнике профессора Николаевской инженерной академии генерала Свенторжецкого»²⁷⁹. Вскоре количество таких курсов увеличивается, так в 1914 г. в «Тамбовском крае» было опубликовано объявление об открытии автомобильных курсов «Авто-гараж» на М. Дмитриевке, где «обучат всех

278 Обязательные постановления Тамбовской городской думы. Тамбов, 1915. С. 158.

279 Вечернее время, 1913, 23 января. С. 1.

желающих скоро и дешево»²⁸⁰. Приезжим предлагалась квартира за 3 руб. в месяц. По окончании выдавалось свидетельство и рекомендации на месте.

Вес, лошадиные силы, фары: техосмотр автомобиля

Автомобили до начала своего движения записывались в особую реестровую книгу. Реестровые книги для записи находились в губернских правлениях или в управлениях градоначальников²⁸¹.

Приобретающий допуск автомобиля на езду по городу отмечал имя, фамилию и местожительство владельца автомобиля. Кроме того, проситель описывал: а) вес и размер экипажа, б) наибольшую нагрузку на колеса, в) систему двигателя, г) число сил экипажа, д) материалы, употребляемые для получения энергии, е) количество и род прочих приборов, имеющихся в экипаже для его остановки, ж) назначение экипажа и способ освещения его в ночное время и количество фонарей.

Освидетельствование автомобиля производилось бесплатно. Автомобили общего пользования должны были снабжаться двумя независимо действующими тормозами, гарантирующими быструю остановку автомобиля и приспособленными для работы, как при переднем, так и при заднем ходе экипажа. Каждый автомобиль снабжался исправным гудком, звук которого должен был слышаться на расстоянии не менее 100 метров.

Для движения автомобилей в ночное время они должны были снабжаться двумя фонарями, помещенными впереди, и одним фонарем, помещенным сзади для освещения номерного знака. Освещение автомобильных фонарей обыкновенными свечами не допускалось. Также нельзя было употреблять прожектор со слишком большей силой света²⁸². Но в газетах часто указывалось, что на городских улицах это правило часто не соблюдалось. Так, в «Курской были» в начале XX в. была напечатана критическая заметка об автомобильном движении, в которой автор сетовал, что «авто едут вечером с незажженными фарами»²⁸³.

Автомобиль подвергался повторному осмотру в случае замеченных недостатков и порчи по заявлению членов Управы, технического надзора или полиции. Свидетельство на право езды на автомобиле и выданный

280 Тамбовский край. 1914. № 45. 27 февраля.

281 Городское дело. 1910. № 20. С. 128.

282 Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. С. 75-79.

283 Курская быль. 1907. № 45. С. 2.



вместе с ним номерной знак действовали лишь один год и возобновлялись Городскою управой при вторичном освидетельствовании. Представление автомобиля к переосвидетельствованию было обязательно также при переделке двигателя или порче механизма автомобиля.

Достаточно четко в правилах были прописаны требования к самому автомобилю. Номер, под которым значился в Городской управе автомобиль, писался крупными цифрами на двух металлических дощечках белыми цифрами по темному фону. Дощечки с номерами прикреплялись одна спереди, а другая сзади автомобиля. Рядом с цифрами помещалась буква, размера цифры, которая менялась ежегодно, по которой можно было определить, на какой год выдан номер. Передний номер делался краской на радиаторе, при этом размер цифр был вдвое больше, чем на выданном номерном знаке. Номерные знаки так прикреплялись к автомобилю, чтобы они не могли повернуться, всегда должны были содержаться в чистоте и исправности, и во время езды не должны были закрываться. Присвоенный автомобилю номер запрещалось переносить на другой автомобиль. Но часто владельцы автомобилей пытались как можно дольше не получать номера²⁸⁴. Так, в «Тамбовском крае» в 1914 г. сообщалось, что «несмотря на то, что владельцев автомобилей и моторов, администрация обязала выбирать номера, многие до сих пор их не получили»²⁸⁵.

Автомобиль, вес которого превышал 15 пудов, имел приспособление для движения задним ходом. Всякий автомобиль снабжался двумя тормозами-приборами, действующими независимо друг от друга. Лицам и фирмам, торгующим автомобилями, выдавался один переносной номер, который оплачивался как один автомобиль в 12 л.с., для пробных поездок. Переносной номер прикреплялся к автомобилю только во время пробных поездок с покупателями. Разрешение на управление автомобилем могло быть изъято Городскою управой, если шофер был замечен в неосторожной езде или в управлении в нетрезвом виде²⁸⁶.

В 1913 г. Московское издание «Раннее утро» отмечало, что «Министерство путей сообщения нет-нет, да и вспомнит о русском автомобилизме. Так, предлагалось

284 Яворский П.К. Там же.

285 Тамбовский край. 1914. № 149. С. 3.

286 ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д. 5104. Л. 1-3.



ввести регистрацию всех автомобилей, находящихся в России, по образцу французской. Жестяные «номера», должны быть действовать постоянно. Автомобили будут перенумерованы не в каждом городе отдельно; а по всей России. Перед цифрами будут помещены начальные буквы тех губерний, к которым автомобили приписаны». Журналист «Раннего утра» отмечал, что «следует пожелать, чтобы эти номера были более заметны, так как нередко автомобиль, изувечив кого-нибудь, успешно удирает, нечетко сделанный номер остается незаписанным, а владелец или шофёр автомобиля-убийцы безнаказанным. Автомобильная «техника» в целях укрывательства сделала любопытные «изобретения». За границей есть автомобили, на которых утроено остроумное приспособление. Шоферу стоит нажать лишь, кнопку, как номер автомобиля закрывается новым, «фальшивым». И автомобиль благополучно укатывает»²⁸⁷.

В переведенном французском издании «Покупка автомобиля, продаваемого по случаю» делались следующие советы автолюбителям при покупке подержанного авто: «Попадают наивные люди, в простоте сердечной полагающие, что им удастся найти замечательный выгодный автомобиль и что отдадут за это 3-4 тыс. франков, за автомобиль от 10-15 тыс. Эти господа - заманчивая добыча для ловких перепродавцов подержанных автомобилей». Не менее интересной рекомендацией была следующая: «Никогда не приглашайте даму. Дамы могут интересоваться только подробностями отделки автомобиля, цветом обивки и кузова, а также расположением и удобством сидений. Результат: коляски, вышедшие из моды или неприятным кузовом не обращают Вашего внимания»²⁸⁸.

Стоит отметить, что дорожные правила были направлены на то, чтобы автомобили при эксплуатации не нарушали спокойствия жителей и не производили чрезвычайного шума. Поэтому автомобиль признавался годным, если при осмотре он удовлетворял следующим требованиям: резервуары и трубы, предназначенные для взрывчатых или воспламеняющихся веществ, были устроены таким образом, чтобы из них не проникало наружу вещество, способное причинить взрыв, пожар и

287 Раннее утро. 1913. № 148. С. 4.

288 Лавиль Ш. Покупка автомобилей, продаваемых по случаю. СПб.: Издание П.А. Орловского, б.г.. С. 5-7.



чрезмерный шум²⁸⁹. Освещение автомобильных фонарей обыкновенными свечами и со слишком большой силой света не допускалось.

Несмотря на существующие правила, особым шиком среди автомобилистов являлось проехаться под шум и треск, издаваемый автомобилями. Автомобильные франты нарочно заказывали за 50-70 рублей особое приспособление для «свободного выпуска газа», дабы обращать на себя общее внимание... Журналисты говорили о том, что «в Париже и Лондоне шоферы за шум подвергаются штрафам и затем вовсе лишаются прав езды. Может быть, и у нас следовало бы обратить внимание на это франтовство?»²⁹⁰

Правила дорожного движения

Итак, по существующим правилам, автомобили должны были держаться середины улицы, ехать не быстрее 15 верст в час²⁹¹. На поворотах и переездах автомобили переходили на тихий ход, давая сигнал рожком переходящим или проезжающим улицу. Лицам, управляющим автомобилем, вменялось в обязанность уменьшать скорость движения автомобиля при проезде через мост или ворота, при поворотах из одной улицы на другую, на крытых спусках, при усиленном движении по улице. Ехать следовало, придерживаясь правой стороны улицы или середины, если этого требовали обстоятельства. Езда автомобилей вперегонку запрещалась. Управляющий автомобилем обязывался уступать дорогу: крестным ходам, похоронам и прочим процессиям, пожарным обозам, проходящим частям войск, арестантским партиям и трамваю. При стоянках на улицах, управляющие автомобилем были обязаны останавливать двигатель, не оставлять машину без присмотра, становиться с автомобилем вдоль тротуаров, не загораживать ворот, проездов и входов²⁹². При каждом ярко выраженном окрике или требуя остановки, со стороны чинов полиции, в том числе и сельской, управляющий мотором обязан немедленно его остановить²⁹³.

Конечно, некоторые журналисты объективно отмечали, что не «в автомобиле вред, а в сумасшедшей скорости». Предлагалось ограничить скорость в городской черте до

289 ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д. 5104.

290 Петербургская газета. 1909. 13 июля.

291 Собрание Указаний и Распоряжений Правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. № 113, 27 сентября 1896. СПб., 1896. С. 4271-4274.

292 ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д. 5104. Л. 1.

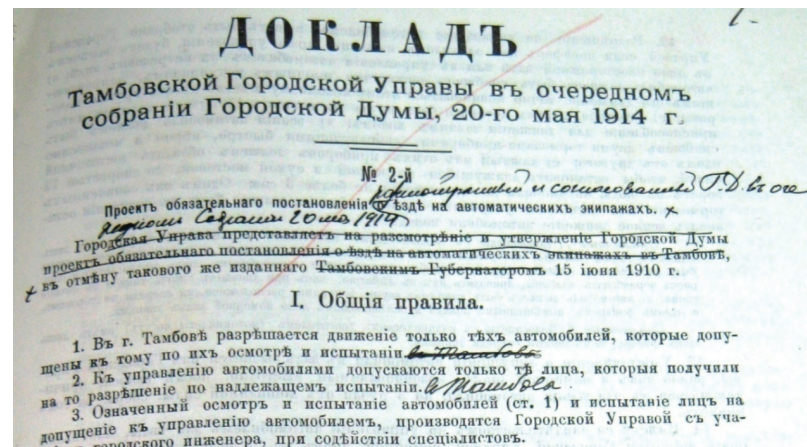
293 Орловские губернские ведомости. 1913. № 67.



12 верст в час, за городом до 30 верст в час²⁹⁴.

Такое ограничение было принято в Ярославской губернии для движения автомобилей, частных полозов по шоссе от города Рыбинска к г. Пешехонье. По нему вес машины должен был составлять не более 30 пудов со скоростью не более 20 верст, при проездах через селения следовало уменьшать скорость²⁹⁵.

Проект обязательного постановления о езде на автоматических экипажах г. Тамбове в 1914 г.



Первые происшествия с участием автомобилей и быстрый рост этих явлений способствовали появлению новых форм наказания нерадивых водителей. В 1911 г. вступили в силу правила «О безопасности движения по улицам», регулирующие взаимоотношения участников движения (не только автомобилистов), но и полиции. Полиция обладала довольно жесткой системой карательных мер против нарушителей правил дорожного движения. Автомобилист, нарушивший правила в первый раз наказывался штрафом до 100 рублей, второй раз — арестом на две недели (но бывало и больше), третий — лишением права вождения автомобиля. Поэтому подготовке квалифицированных водителей уделялось большое внимание.

«Поедем на таксо!»: первые такси в России

В начале XX в. в Российской империи стали ездить первые такси. В 1907 г. такси появились сначала в Москве, а затем и Петербурге. Вот что писала газета

294 Новое время. 1903. № 9878. С.3.

295 Ярославские губернские ведомости. 1913. № 49.



«Голос Москвы» 2 сентября 1907 года: «Вчера в Москве появился первый извозчик на автомобиле. Какой-то шофер привесил к своему небольшому «Ольдсмобилю» плакат «Извозчик. Такса по соглашению». Он разъезжал по улицам, останавливаясь на углах, и, по-видимому, не мог пожаловаться на отсутствие седоков»²⁹⁶.

С мая 1909 г. по петербургским улицам уже ходили 100 автомобилей с таксометрами. За версту брали 17 копеек²⁹⁷. В 1913 г. Петербург уже располагал 328 такси, а Москва — 217. В провинции также в начале столетия постепенно появляются автотакси. С 18 сентября 1911 г. по Курску начали курсировать несколько автомобилей, за проезд брали 50 копеек за версту. Позднее был организован прокат автомобилей. Такса была следующей: днем за один час езды - 8 рублей, ночью - 10 рублей, верста для трех пассажиров днем - 50 копеек, верста для трех пассажиров ночью - 70, ожидание каждые 5 минут - 15 копеек²⁹⁸.

Автомобильные «извозчики» существовали в Иваново-Вознесенске с 1908 г. Во Владимире с 1911 г. появилось «грузовое» такси. В 1912 г. губернатор разрешил устанавливать на шоссе перед опасными местами и населенными пунктами особые предупреждающие знаки и указатели названий на нескольких языках²⁹⁹. В Тамбове в 1914 г. домовладелец И.Г. Щукин обратился в Городскую Управу с ходатайством о разрешении ему открыть автомобильное пассажирское движение по улицам города Тамбова. Плата должна была определяться по таксометру. Городская управа указала, что все пассажирские автомобили и таксомоторы, помимо уплаты в доход города должны были уплачивать по 3 руб. с силы двигателя³⁰⁰.

Особые требования предъявлялись к водителям таксометров: «Шоферы должны быть трезвыми и опрятно одетыми, вежливо обращаться с пассажирами и нанимателями, не употреблять бранных и непристойных слов». Порожние машины предписывалось ставить так, чтобы они не мешали уличному движению. Собираться кучками, комментировать происходящие на улице события и приставать к прохожим с предложением услуг

296 Голос Москвы. 1907. 2 сентября. С. 2-3.

297 Городское дело. 1909. № 1. С. 74.

298 Там же. С. 79-82.

299 Страхов Д. Владимирская губерния в предвоенный 1913 год // Владимирские ведомости, 2013. 18 декабря.

300 ГАТО. Ф. 16. Оп. 80. Д. 2. Л. 49-56; Тамбовский край. 1914, № 45.



запрещалось. На случай, если пассажир хотел узнать о порядке промысла, каждый водитель обязан был иметь при себе экземпляр «Обязательного постановления для таксомоторов» и по первому требованию предъявлять его клиенту. В кабине вывешивался номер экипажа — на случай, если клиент остался недоволен сервисом и хотел подать жалобу на водителя. Если же экипаж или счетчик во время эксплуатации такси выходили из строя, то с машины снимался номер, и она не выпускалась на улицы до следующего осмотра³⁰¹.

Ручной багаж перевозился бесплатно, при перевозке багажа, вне кареты, разрешалось взимать добавочную плату в 20 коп. за каждое место. Шофер мог не допускать посадки животных, но если разрешал, то уже не мог требовать их удаления из автомобиля. Интересно, что двое детей 10-летнего возраста принимались за одного пассажира.

Если власти считали возможным разрешить извоз, то машины и шоферы представлялись для осмотра и испытания в определенные дни специалистам из управы. Только после этого они могли выезжать на улицы. Осмотр производился не менее двух раз в год. Внешне таксометры начала XX века были довольно разнообразны по форме, размерам и принципам действия. Существовали механические, пневматические и даже электрические счетчики. На многих моделях была специальная стрелка, указывавшая, свободен данный экипаж или занят. Аппарат старались сделать «герметически закрытым не только для воды и пыли, но и для ловких человеческих рук, дабы обеспечить неприкосновенность регистрирующих механизмов». Удавалось это далеко не всегда. В этом случае предприниматели и пассажиры несли убытки, а «ловкие руки» наживались.

В России существовало правило, согласно которому счетчики такси выверялись и пломбировались Палатой мер и весов, что должно было гарантировать точность показаний³⁰². Но и это не всегда помогало. «Автомобилист» со своих страниц призывал зорко следить за водителем такси и «в случае слишком быстрого прироста платы делать им замечание». Там же описан один из приемов обирания простаков. Манипулируя рукояткой сброса счетчика,

301 Временные правила для таксо-моторов, курсирующих в г. С-Петербурге // Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства за 25, 26 и 27 июля 1900 года. 1912.

302 Писаренко Г. Общедоступное руководство для автовладельцев и шоферов. Пг., 1915. С. 248.



иному водителю удавалось поместить таксометр на «ноль» лишь временно. Беря пассажира и включая заново счетчик, водитель «набрасывал» на него стоимость предыдущей поездки. Хотя по правилам, если правильность показаний счетчика возбуждала у пассажира сомнение, он мог требовать от шофера расписку с суммой, времени оплаты, маршрута и городского номера такси, чтобы в дальнейшем иметь возможность обратиться с жалобой³⁰³. Естественно, не все таксисты занимались хищением выручки. Большинство из них честно выполняло свою работу, довольствуясь назначенным жалованием и «чаевыми»³⁰⁴.

«Автомобильная лихорадка»: горожане и авто

Автомобиль для городского обывателя являлся вызывающей демонстрацией социального превосходства. И в начале XX в. это вызывало не подобострастие, а раздражение обычных горожан. Например, в Тамбове пешеходы больше всего критиковали Приютскую улицу за «процветание различного спорта». Как с негодованием отмечали горожане, «то раздаются «замогильные» звуки автомобильного рожка, пугающие среди ночи, и тут же сумасшедший бег железного коня, то бесцеремонно скользят велосипедисты, с номерами, согнутыми в трубу, так что из номера одну цифру лишь различить»³⁰⁵.

Автомобиль в Тамбове, открытка начала XX в.



Помимо различных государственных и муниципальных постановлений, в начале XX в., стало издаваться большое количество сборников для начинающих водителей. Это

303 Там же. С. 250-251.

304 Временные правила для таксо-моторов, курсирующих в г. С-Петербурге // Ведомости Санкт-Петербургского градоначальства за 25, 26 и 27 июля 1900 года. 1912.

305 Козловская газета. 1914. № 88. С. 2.



являлось свидетельством возрастающей популярности данного вида транспорта. Приведем некоторые интересные советы из них:

1. Не покупать машину, если не в состоянии ее полюбить.

2. Машина, даром, что женского рода, вы должны прощать ей мелкие капризы.

3. Хулиганство нигде не противно как на автомобиле.

4. Никому не одалживайте Вашу машину

5. Когда при вынужденной остановке, окружает Вас толпа, начинает над Вами изощрять свое остроумие, то будьте глухи и немые. Ничто не закаляет молодой характер как эти остановки.

6. Причинив кому-либо вред, не удирайте, но подайте посильную помощь.

7. Ненавистники автомобилей толкуют только об ограждении обывателей от автомобилистов, а никто не говорит об ограждении автомобилиста от пьяных, от спящих извозчиков, от невзнузданных лошадей, от бросаемых камней³⁰⁶.

В руководстве П.К. Энгельмейера по автомобильному делу в начале XX в. отмечалось, что часто сами кучера начинают так пугаться, что стегают лошадей. Оговаривалось, что население местами добродушно, а местами враждебно относится к автомобилю, готовы сделать всякую неприятность поставить воз поперек дороги и т.п. «Взрослые, если сами не бросают камни, то на Ваших глазах поощряют этих детей»³⁰⁷.

Вхождение автомобиля в повседневную жизнь показывает перепечатанная в «Русском голосе» заметка из американской газеты. В заметке отмечалось, что число недугов, от которых страдает человечество, увеличилось еще одной болезнью. Болезнь названа ими «автомобильной лихорадкой!» Заболевших ею насчитывается уже 50 человек. По мнению нью-йоркских врачей, заболевание вызывается вдыханием в легкие масляной пыли поднимаемой при пробеге автомобилями. У большинства заболевших наблюдается буйный бред»³⁰⁸.

Николай II, Говоруха-Отрок, Дуров...: первые владельцы автомобилей

306 Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913. С. 116-119.

307 Энгельмейер П.К. Автомобиль, мотоцикл и моторная лодка. М., 1908. С.105.

308 Русский голос. 1912, 22 августа.



Кто же были владельцы первых автомобилей? Автомобиль в Российской империи изначально был символом роскоши и находился под высочайшим покровительством. Российские монархи начали совершать регулярные поездки на автомобилях только с 1905 г. Николай II поначалу настороженно воспринял новую технику, но после пробной поездки усадил в автомобиль и императрицу Александру Федоровну. Первые автомобили появились в Александровском дворце Царского Села в конце 1905 г., это были французские и немецкие автомобили. Во Франции приобрели представительский лимузин (фаэтон) фирмы «Delaunay-Belleville». Его использовали для коротких поездок по пригородам и Петербургу. Для дальних поездок купили несколько быстроходных автомобилей фирмы «Mercedes». Именно эти машины положили начало автомобильному парку Императорского гаража.

Поскольку со временем поездки начали предприниматься на большие расстояния, а императора по протоколу сопровождало множество лиц, то наряду с обычными автомобилями приобрели четыре грузовика-трейлера с кроватями. За казенный счет приобретались автомобили для должностных лиц. Так, в распоряжении дворцового коменданта находилось два автомобиля «Mercedes». В 1910 г. ежегодное содержание Императорского гаража обходилось Министерству Императорского двора в 126 тыс. руб. К 1910 г. автомобили прочно вошли в повседневную жизнь императорской семьи. К ним быстро привыкли, хотя вначале при их использовании возникала масса недоразумений. В основном они связаны с автомобильными «катастрофами» того времени. Вид механических «чудовищ» приводил в неистовство лошадей и коров, которые становились неуправляемыми на дорогах. Подчас император лично компенсировал пострадавшим потерянный товар или распоряжался об отправке в больницу пострадавших.

Службы, занимавшиеся обеспечением личной безопасности императора, требовали от водителей при перевозке членов Императорской фамилии максимального внимания. Поскольку царь предпочитал открытые лимузины, то водители обязывались быть готовыми к решительным действиям для спасения пассажиров и при возможном покушении на Николая II. Однажды цесаревич



Алексей и его учитель французского языка П. Жильяр попали в одну из первых пробок в Петербурге. Поскольку они ехали в открытом автомобиле, прохожие, узнав цесаревича, мгновенно окружили автомобиль, собралась толпа, из которой они с трудом выбрались³⁰⁹.

Именно Николай II популяризировал автомобиль в провинции. Так, в Курске автомобиль появился в 1902 г., во время военных маневров, на которых присутствовал император. В них участвовало 8 автомобилей (грузовых и легковых поровну). Скорость их достигала 35 верст в час. В 1914 г. в рамках поездки Николая II по средней и южной России на Кавказ в действующую армию, он посетил ряд провинциальных городов. Так в ноябре-декабре 1914 г. он побывал в Смоленске, после этого добрался до Тулы и там в открытом автомобиле путешествовал по городу. Также он посетил Орел, Курск, Воронеж, Рязань. 7 декабря Николай II посетил Тамбов. Как сообщалось в «Маршруте...»: «С вокзала их величества и их высочества в автомобиле по улицам, празднично украшенным и запруженным войсками, учащимися и народом, проследовали в кафедральный собор»³¹⁰.

Николай II побывал в Тамбове также через два года. В воспоминаниях местного жителя Владимира Павловича Назарьева описан приезд императора: «Помню, как вдоль Дворянской и Большой от вокзала и до Покровской улицы с раннего утра стояли в две шеренги военные и учащиеся средних учебных заведений. Часов около десяти мы увидели открытые автомобили, следующие от вокзала. Эскорта не было, кортеж двигался небыстро»³¹¹.

Николай II в Туле



309 Игорь Зимин. Взрослый мир императорских резиденций. Вторая четверть XIX – начало XX в. М.: Центрполиграф, 2011. С. 128-150.

310 Маршрут следования Его Императорского Величества Государя императора по городам средней и южной России, на Кавказ и в действующую армию (ноябрь-декабрь 1914). 1915.

311 Город на Цне. 1995. № 12-16.



Автомобиль как символ принадлежности к высшему классу, начал завоевывать популярность провинциальной элиты. Первый частновладельческий автомобиль появился в Курске в 1904 г., он принадлежал представителю известной курской дворянской фамилии А.Н. Говоруха-Отроку³¹². Обыватели были весьма удивлены, увидев машину, подъезжавшую к клубному саду. Газета «Курский городской вестник» сообщила об этом 5 июня 1904 г. Вызывает интерес объявление: «В воскресенье из Москвы отправляется автомобиль в город Курск. Есть свободные три места, плата по уговору. Автогараж - Мясницкая, напротив почтамта».

В это время шла железнодорожная забастовка, и приглашение было кстати. 10 сентября 1911 года куряне увидели у себя в городе около 60 машин - и грузовых, и легковых, самых разных моделей: проходил пробег Петербург-Севастополь-Петербург. Ремонт и осмотр машин проводились на ипподроме. Там же была стоянка. 3 мая 1913 г. в Курск из Харькова прибыли участники 1-го Всероссийского съезда автомобилистов - 25 автомобилей и 70 участников. Старт был устроен рядом с Московскими воротами. Автомобили ринулись на Москву³¹³. В 1912 г. приобрел автомобиль русский изобретатель-самоучка А.Г. Уфимцев. В нем помещались всего лишь два человека. А с 1913 г. состоятельные люди Черноземья имели возможность купить автомобиль непосредственно в Курске, в магазине М.А. Скрижеева.

В центральной России в 1912 г. состоялся пробег 60 грузовиков. На местах пробега красными флажками были обозначены опасные места. Маршрут был следующим: Санкт-Петербург – Новгород – Тверь – Рославль – Ярославль – Орел – Тула – Москва – Тверь – Новгород – Санкт-Петербург³¹⁴. В этом же году состоялся пробег Москва – Рязань – Москва³¹⁵.

Владельцы первых автомобилей во Владимире были членами Императорского Российского автомобильного общества, которое выдавало международные «дорожные свидетельства на управление» сроком на год. В Воронеже первый автомобиль, также как и единственный в городе квадроцикл (мотоцикл на четырех колесах) французского

312 Курский городской вестник. 1904. 5 июня. С. 5.
313 Цит. по: Городские известия. 2004. 2 сентября. С. 5.
314 Тверской вестник. 1912. № 1.
315 Рязанский вестник. 1907. № 143.



производства, принадлежавший Анатолию Дурову - основателю известной во всем мире цирковой династии. Говорят, что он сам соорудил такой квадроцикл и считался в городе первым автосамодельщиком³¹⁶.

К 1907 г. в Тамбове было зарегистрировано уже 8 автомобилей. Повоспоминанию В.П. Назарьева автомобили имели в городе лишь трое: владельцы спичечной фабрики Можаровы, адвокат Федоров и купец Асеев³¹⁷.

Постепенно автомобили стали приобретать и городские самоуправления. Так, в Тамбове, казенная машина для разъезда по делам службы была лишь у Губернской земской управы. Автомобиль был реквизирован в пользу армии с началом Первой мировой войны, но через год Управе удалось заказать в Петрограде новый автомобиль³¹⁸. Автомобили приобретали себе и административные учреждения других городов. В 1911 г. Курская Губернская управа приобрела за 5 000 рублей автомобиль для служебных поездок по уездам членов управы. Хотя, как отмечал журналист «Русского слова», «при полном отсутствии шоссе в уездах, езда на автомобилях была невозможна. Настоящее назначение автомобиля, очевидно, было другое»³¹⁹. В 1914 году все частные курские автомобили были мобилизованы для нужд армии вместе с водителями. Когда Курский комитет союза городов приобрел несколько многоместных автомобилей для перевозки раненых, то невозможно было найти шоферов.

*Тамбов, автомобиль возле кинотеатра «Модерн».
Фотография начала XX в.*



316 Александрова О. Первым воронежским байкером был Дуров // Комсомольская правда. Воронеж. 2005. 5 апреля.
317 Город на Цне. 1995. № 12-16.
318 Тамбовский листок. 1915. № 48. С. 2.
319 Русское слово. 1911. 21 апреля. С. 4.



Как свидетельство влияния автомобиля на эмансипацию стало появление и женщин-шоферов. Правда, прежде всего в столичных городах. Так в 1912 г. в Санкт-Петербурге первое автомобильное свидетельство было выдано жене инженера Е.Н. Шуммер. В «Петербургской газете» было опубликовано интервью, в котором она говорила, что находит своеобразное удовольствие в управлении автомобилем. «Особенно физической силы не требуется, но умение, находчивость и расторопность необходимы»³²⁰.

Татьяна Ивановна Сухорева во дворе магазина на собственном автомобиле. Фотография сделана в Тамбове в начале XX в.



На автолюбителей, как и на извозчиков пытались возложить и социальные обязанности. Так, один из пунктов обязательных постановлений гласил, что на шоферов возлагалась обязанность во всякое время помогать чинам полиции при преследовании преступников. Как сообщалось в «Новом времени» шоферы были крайне напуганы этим требованием, так как часто преследование было связано с опасностью для личной жизни³²¹.

Бесчинства людодавов: первые дорожно-транспортные происшествия

С появлением автомобиля на городских дорогах не замедлили ждать себя и первые дорожно-транспортные происшествия. Аварии с участием автомобиля резко осуждались в обществе. Забота о соблюдении спокойствия

320 Санкт-Петербургская газета. 1912, 26 апреля. С. 5.

321 Новое время. 1912, 5 апреля. С. 3.



на городских улицах нередко вызывала спорные моменты. Так, в 1913 г. тамбовское общество было взбуждено «делом студента Асеева». Его судили за неосторожную езду по городу на автомобиле, испугавшем лошадь. Дело было следующим образом: осенью 1913 г. пожарный Иван Пучнин поливал Дворцовую улицу из пожарной бочки. Навстречу ему неся на огромной скорости Асеев. Лошадь бросилась в сторону, пожарный начал махать рукой, но Асеев не обратил внимания, продолжая мчаться с прежней скоростью. Машина задела бочку, отчего лошадь понесла. Пучнин был сброшен с бочки и ударился о мостовую³²². На Асеева наложили арест на 5 суток, правда, потом он был оправдан.

Это дело показательно в плане общественных настроений к происшествию. Если в консервативных «Губернских ведомостях» отмечалась безответственность автовладельца, то в более либеральном издании «Тамбовский край» в защиту говорилось, что «Один из пунктов правил 1910 г. гласил: «заметив, что какая-либо лошадь пугается машины, автомобилист обязан был сдерживать ход и вообще принять меры к предупреждению несчастия», другими словами, предоставлялось самим автомобилистам решать вопрос – что в данный момент лучше сделать: проехать ли мимо испугавшейся лошади или остановить автомобиль. Каждый автомобилист смотрел по-своему, и поэтому меры предосторожности принимались неодинаковые, в результате чего и случались несчастия, одно из которых едва не привело студента Асеева к пятидневному аресту³²³». Фактически газета, таким образом, становилась на сторону автомобилиста.

Действительно, множество подобных случаев воспринималось обществом достаточно негативно. На страницах газет, регулярно публиковались статьи, посвященные «бесчинствам» автомобилистов. «Наши людодавы, следуя примеру столицы, не унимаются. Необходимо самое строго преследование людей, потерявших стыд и совесть, на каждом шагу ударяющих несчастных. Автомобиль вселил озлобление во всех слоях общества»³²⁴.

Так, летом 1910 г. в Борисоглебске Липецкого уезда один из «видных железнодорожников» наехал на мужика

322 Тамбовский край. 1913. № 1803. С. 3.

323 Там же. 1914. №29. 5 февраля. С.2.

324 Тамбовский край. 1913. № 1808. С. 2.



в телеге, ехавшего с базара. Разбил телегу, разбросал провизию, самого мужика чуть не прикончил. Убыток составил 20 рублей. На просьбу мужика возместить убыток, хотя бы на 10 руб., «барин» возмутился и обвинил мужика в аварии³²⁵. 16 сентября 1913 г. уже в Тамбове автомобиль чуть не сбил отставного полковника с супругой. 17 сентября в 18.00 на углу Варваринской площади и Варваринской улицы автомобиль некоего Грушецкого наехал на извозчика. Пролетка извозчика, зацепленная автомобилем, оказалась сломанной³²⁶. Той же осенью автомобиль под управлением Можарова за Цнинским мостом наехал на полицейского стражника, ехавшего на телеге, в результате чего тот получил перелом руки³²⁷.

В Саратове 29-го ноября 1909 г. товарищ председателя саратовского окружного суда Одинцов, присяжные поверенные Соколов, Лебедев и купец Агафонов на автомобиле последнего, в 25-ти верстах от Саратова, при быстрой езде налетели на телеграфный столб. «Все четверо были выброшены из автомобиля, причем Соколов сильно расшиб бок, остальные получили менее серьезные повреждения, проволока и изоляторы со столба были сорваны, телеграфное сообщение прервано, автомобиль остался на месте, а экскурсанты вернулись домой на лошадях»³²⁸. Первая автоавария в Воронеже произошла на Большой Дворянской улице в начале XX века. Столкнулись автомобиль местного промышленника К. Веретенникова «Делонэ-Бельвиль» - французского производства, с открытым верхом - и автомобиль, принадлежавший местному коммерческому банку. Жертв при аварии не было³²⁹.

Таким образом, общественное настроение в провинциальной России было достаточно критично настроено к автомобилистам. Причиной этого явления было, что автомобиль являлся для обывателя вызывающей демонстрацией социального превосходства. В начале XX в. это вызывало не подобоострастие, а раздражение обычных горожан. А если случалось катастрофа - то глухое злорадство.

325 Народная Нива. 1910. № 27.

326 Тамбовский край. 1913. № 1806. С. 2.

327 Там же. № 1858. С. 3.

328 Голос Москвы. 1909. 16 декабря. С. 3.

329 Александрова О. Первым воронежским байкером был Дуров // Комсомольская правда. Воронеж. 2005. 5 апреля.



Значение автомобиля

Постепенно начинают формироваться научные подходы в отношении автомобиля. Так, например, было выявлено, что автомобильный седок требует для себя в 18,5 раз больше места на улице, чем трамвайный пассажир.

Значение автомобиля было, прежде всего, оценено военными. Так подъесаул Сибирского казачьего полка князь М.А. Накашидзе, один из первых энтузиастов моторизации русской армии, отмечал в 1902 г. важность автомобильного развития в России перед железнодорожным транспортом.

По правильному замечанию военного, в России, где как бы ни расширяли магистральную сеть, всегда оставалось много районов вне железнодорожных сообщений, улучшение сообщения было крайне необходимо. Железная дорога вносила большие перемены в условия быта и торгового движения прилегающих районов, что влекло за собой разорение известной части населения. Применение же автомобиля отразилось бы на его экономическом положении ровнее.

М.А. Накашидзе отмечал и экономическое преимущество автомобильного транспорта перед железной дорогой. В большинстве районов с недостаточной развитостью, производство рельсовых дорог не окупалось. Деятельность же автомобиля могла быть перенесена без значительных потерь. Глава Министерства путей князь Михаил Иванович Хилков признавал, что автомобили представляют самый подходящий способ сообщения на русских проезжих дорогах, в виду больших расстояний, сравнительно редкой населенности, и иных неблагоприятных условий для лошадиной тяги³³⁰. Возможно, что такая точка зрения сформировалась у М.И. Хилкова благодаря тому, что в течении долгого времени он жил в Североамериканских Соединенных штатах.

Интересно применение автомобиля и в качестве оригинального средства развлечения, в газете «Раннее утро» в августе 1913 г. сообщалось, что «некий предприимчивый москвич заказал за границей автомобиль, приспособленный для кинематографических сеансов. На автомобиле была установлена динамо-машина, приводящаяся в движение от его мотора и бросающая на складной экран снопы электрических лучей. Публика располагается перед этим

330 Накашидзе М.А. Автомобиль, его экономическое и стратегическое значение для России. СПб., 1902. С. 63.



передвижным кинематографом на лоне природы»³³¹.

В провинциальной Рязани городская администрация купила автомобиль для более неотложных нужд. Так, в начале XX в. была приобретена машина скорой помощи, а также машина для развозки казенных вин и материалов с винного склада³³².

Именно в начале XX в. начало постепенно осознаться проблемы движения автомобиля в городе. Как отмечали современники: «Автомобиль – хозяин улицы. Современная техника сделала для регулирования и безопасности уличного движения немало, но не так уже далек момент, когда она окажется в наиболее крупных центрах бессильной перед всё усложняющимися задачами регулирования движения. Тогда не улица укажет автомобилю, где ему можно ехать по городу, а автомобиль сам потребует себе улицу, там, где ему ее надо. В городах придется прокладывать новые улицы, т.е. перепланировать города. Из-за автомобиля улицы надо будет разделить на несколько категорий: для скорого дальнего движения (транзитные магистрали), для местного и, наконец, для неделового движения («жилые» улицы). Да и сами улицы получат строго определенные типы. В них будут так или иначе разграниченные проезды для скорого автомобильного движения, более медленного, трамваев и надземных метрополитенов»³³³.

Как воодушевленно отмечали современники, что с течением времени, благодаря постоянно усиливающейся борьбе за существование, люди приковываются к месту своей постоянной деятельности и все меньше пользуются моментами, которые могут посвятить для своих удовольствий. «Поэтому занятой человек, любящий спорт и природу, радостно встретит появление самодвижущихся шин, которые по первому желанию умчат его за сотни верст и вовремя доставят обратно, без затраты с его стороны физической работы»!³³⁴

331 Раннее утро. 1913. № 49.

332 Рязанский вестник. 1913. № 17, 147.

333 О свободе передвижения. М., 1906. С. 2.

334 Там же. С. 6.



Городской рельсовый транспорт в конце XIX века.

*Шел я по улице незнакомой.
И вдруг услышал вороний гай,
И звоны лютни, и дальние громы,
Передо мною летел трамвай.
Н.Гумилев. Заблудившийся трамвай.*

Откуда появился трамвай

Трамваю, пожалуй, повезло больше всех из видов городского транспорта (новых и старых) бытовавших в городах Российской империи в начале XX века. Русская литература на протяжении столетий знала город как пешеходное пространство, привычной была и фигура задремавшего на провинциальной улице извозчика и лихача, шумно несущегося на масляничной неделе по петербургским проспектам. Внезапное появление электрического трамвая в городе странным образом не сделало новый транспорт своеобразным чужаком. Он слился с людными улицами и площадями, став органичной частью городского пейзажа. Даже, более того, трамвай быстро оттеснил другие образы крупного города на периферию повседневного восприятия, выплеснувшись как в образах городского фольклора, так и утонченности художественных метафор серебряного века русской литературы.

Орловский трамвай. Открытка начала XX в.





Электрический трамвай не мог появиться в городе подобно очередному ломовому извозчику, приехавшему с собственной объемистой повозкой и необычайно тяговой лошады. Деятели городского самоуправления, решившиеся на устройство нового вида транспорта, хорошо понимали, что будучи плотью от плоти железной дороги трамвай вызывал к жизни новую эпоху в развитии городского хозяйства. И дело было не только в прокладке рельс и контактной сети: к началу XX в. во многих городах уже существовали телефонные и телеграфные линии, внедрялось электрическое уличное освещение, да и бурное развитие подъездных рельсовых путей уже пронизало города сетью железнодорожных веток к мельницам, складам, пристаням. Кроме того, уже существовали и были привычны обывателям прямые предшественники трамвая - городские конные железные дороги.

Трамвай нес с собой перемены, кардинально менявшие качество городской жизни, и ради этого провинциальные города находили в своих скромных бюджетах необходимые резервы и заключали рискованные договоры. Перемены, о которых мы упомянули, были, прежде всего, связаны с тем, что в городском хозяйстве теперь важное место должно было занимать электричество. В отличие от усилий животных и пара, электричество было новой формой энергии, требовавшей новой инфраструктуры и новых специальных знаний. Именно электрический трамвай ответственен за развитие электрических сетей во многих городах центральной России. Как правило, принятие решение о строительстве трамвая было связано с решением городских администраций о строительстве и серьезной модернизации городских электрических станций.

Как это ни странно, но происхождение названия этого, сравнительно молодого, транспорта окутано тайной. Русское слово трамвай является прямой калькой с английского «tramway». И если со второй половиной этого слова все относительно ясно, «way» по-английски - дорога, путь, то что такое «tram»? По одной из версий, название связано с именем английского инженера Бенджамена Оутрама (Benjamin Outram), который был одним из первых конструктором рельсовых путей в конце XVIII в. Якобы именно благодаря деятельности Оутрама колейные дороги и стали называть Outram-way отчего и произошло немного искаженное tramway. Но, несмотря на то, что Оутрам был



незаурядным инженером, его имя вряд ли имеет отношение к названию трамвая. Специалисты по лингвистике считают, что слово «tram» имеет гораздо более древние корни и не связано с чьей либо фамилией. Скорее всего, это слово «tram» происходит от одного из старинных северных немецких или скандинавских диалектов и первоначально использовалось для обозначения каких-либо деревянных объектов в том числе, возможно, и разного вида повозок³³⁵. Скорее всего, именно так обозначали вагоны или вагонетки, двигавшиеся по рельсам на английских угольных копиях. Постепенно это слово было перенесено и на новый вид рельсового транспорта.

Смоленский трамвай, открытка начала XX в.



Первые опыты применения электричества в качестве движущей силы относились еще к XIX в. Большое значение для развития нового транспорта имели теоретические и практические работы ученых Б. Якоби и Ф. Пироцкого в России, У. Кларка и Р. Девидсона в Англии, В. фон Сименса в Германии, Л. Дафта (Leo Daft) и Ф. Спрега (Frank J. Sprague) в США и многих других инженеров, общий вклад которых позволил превратиться дерзкой идее в один из символов городского образа жизни XX века.

Электрический трамвай действительно был одним из символов прогресса, материальным воплощением применения достижений науки на благо общества. Появлению трамвая способствовал не только ряд научных

335 Liberman A. A Derailed Myth, or, a Story of the Word Tram, режим доступа <http://blog.oup.com/2009/08/tram/>, 28.04.2014



открытий и изобретений, но и развитие городов, городской культуры и образа жизни, сформировавшее общественную потребность в новом транспорте.

Воронеж, фотография начала XX в.



В теории, электрический транспорт мог возникнуть уже в первой половине XIX в. Русские учёные и изобретатели Б. С. Якоби, В. Н. Чикалёв, Д. А. Лочинов и П. Н. Яблочков к 1830-м гг. разработали основные теоретические вопросы, связанные с осуществлением электрической тяги. В 1876 г. русский учёный Фёдор Аполлонович Пироцкий впервые в мире на участке железной дороги между Белоостровом и Сестрорецком испытал принцип передачи электроэнергии по рельсам. В 1880 г. были проведены опыты, необходимые для начала широкого применения электродвижения в городском транспорте. 22 августа (3 сентября) 1880 г. Пироцкий испытал вагон конки с империалом, оснащённый электрическим двигателем. Питание обеспечивала расположенная рядом миниатюрная электростанция. Однако работа Пироцкого не вызвала интерес ни государства, ни частных инвесторов. Коммерческий успех получили проекты германского инженера В. Сименса, который вел работы параллельно с Пироцким.

Достижения физической науки в области электричества, развитие электротехники и изобретательская деятельность Ф. А. Пироцкого в Санкт-Петербурге и В. фон Сименса в Берлине привели к созданию первой пассажирской электрической трамвайной линии между Берлином и



Лихтерфельдом в 1881 г., построенной электротехнической компанией Сименса. В 1885 г. в результате работы американского изобретателя Л. Дафта, независимо от работ Сименса и Пироцкого, электрический трамвай появился в США.

В 80-х гг. трамвайное сообщение было распространено во многих странах Европы и в США. Регулярная эксплуатация трамвая в России началась в 90-е гг. (в 1892 г. в Киеве, в 1896 г. в Н. Новгороде, в 1899 г. в Москве).

Планирование устройства трамвая: желания и ожидание

Авторам начала XX в. трамвай виделся естественным спутником развития индустриальных городов. Подъём русской промышленности и концентрация рабочих в городах, появление новых фабричных районов, отдаленных от городского центра и возникновение «волн» локальных мобильностей от жилья к работе - все это ассоциировалось с подобными процессами в Европе и формировало у технической интеллигенции убеждение о сопоставимости процессов инфраструктурного развития городских путей сообщения.

Городские железные дороги, будучи близкими родственниками стальных магистралей, пересекавших целые континенты, по сути своей так же представляли собой «машинные ансамбли»³³⁶. Вагоны, депо, путевое хозяйство и контактные сети, электростанции - все это было частью единого транспортного средства – городской железной дороги. Системность - вот что было основным отличием нового вида транспорта от всего того, что ранее использовалось в городах для мобильности жителей. Конечно, случаи того, что городской трамвай мог сбить расписание, были не так уж и редки, но причины этого все же были совершенно иные, чем у извозчика, предпочитавшего выискивать состоятельных пассажиров не обращая внимания на публику среднего достатка. Представление о трамвае, как о гигантском составном механизме дает нам основание обратиться к истории развития этого вида транспорта в тех городах, где уже приступили к строительству необходимой инфраструктуры, но не успели закончить из-за начала пертурбаций военного, а затем и революционного времени. А таких городов в русской провинции, как мы увидим далее, было немало.



Готовые проектные планы, выстроенные электростанции, строящиеся контактные сети и электрическое освещение улиц - все это было вызвано решением городских дум обзавестись электрическим трамваем, вагоны которого могли так и не появиться в городе, но провинциальная городская жизнь уже не становилась прежней даже при реализации части плана трамвайного строительства.

Взаимосвязь города и трамвая не была односторонней. Действительно, трамвай входил в городскую жизнь, поначалу соединяя отдаленные, но экономически значимые городские районы. Однако трамвайная инфраструктура очень быстро становилась фактором расширения городского пространства, приближая окраины к центру сокращением времени, затраченного на дорогу и дешевизной перевозки. Важно было влияние трамвая и там, где городские ландшафты создавали трудности для извозчиков и линеек, как это было, например, в Киеве или в холмистом Курске, который, кстати, первым из черноземных городов обзавелся электрическим трамваем.

Поэтому для инженеров и предпринимателей трамвай был перспективной технологией, повсеместное внедрение которой было лишь делом времени. Это обусловило острую конкуренцию сначала на рынке концессий конно-железных дорог, а затем и электрических трамваев. Неслучайно именно обустройство трамваев в российских городах со временем стало объектом значительных иностранных инвестиций. А прибыль общества городских железных дорог приносили стабильную и немалую. Так в 1896 г. акционеры одесского трамвая получили 7,25%, киевские акционеры за 1898 г. - 14%, а акционеры Петербургского 2-го акционерного общества 14%³³⁷. В какой-то мере высокие прибыли тормозили модернизацию рельсового транспорта. В крупных городах, там, где трамвайные вагоны появились раньше всего конная и паровая тяга конкурировали с электрической. Однако новые проекты городских трамваев уже разрабатывались как чисто электрические.

К началу 1902 г. в 32 городах европейской России было открыто трамвайное движение, причем в 17 городах сохранялась конная тяга, в 9 была принята электрическая, а в 6 городах на разных линиях трудились одновременно конки, электрические или паровые трамваи. Кроме этого

337 Дмоховский И. Трамвай в России к 1902 г. // Железнодорожное дело. 1902. № 24. С. 226-227.



уже был решен вопрос об утверждении концессий на строительство линий с электротягой в 14 городах России. Примечательно, что среди сорока городов, администрации которых в 1902 г. еще вели переговоры об устройстве трамваев, лишь семь планировали пользоваться лошадиной тягой, а еще тридцать три рассчитывали реализовать проект электрического трамвая³³⁸. Однако в силу различных причин к 1914 г. трамвай удалось построить в 35 городах Российской империи³³⁹. Значительное число трамвайных компаний в городах Российской империи принадлежало иностранным инвесторам, среди которых доминировали бельгийские компании.

Сделаем небольшое отступление. Первый трамвай в Российской империи был построен в Киеве в 1892 г. и был практически полностью детищем отечественной предпринимательской инициативы и инженерной мысли (лишь электромоторы и генераторы были производства немецкой фирмы Siemens). Его строителем выступил Аманд Егорович Струве, принадлежавший к первой генерации выдающихся русских железнодорожных инженеров и, в то же время, зарекомендовав себя незаурядным предпринимателем. Однако Струве в дальнейшем отказался от трамвайных подрядов, предпочитая заниматься делами Коломенского завода и развитием других своих предприятий³⁴⁰. Возможно, Струве посчитал усилия, затраченные на киевский проект, чрезмерными по сравнению с полученной прибылью. Очевидно, что финансовые возможности многих городов центральных губерний были много скромнее киевского городского бюджета.

Киевский трамвай, открытка начала XX в.



338 Там же.

339 Ржонсницкий Б.Н. Трамвай — русское изобретение. М., 1952. С. 53.

340 Там же.



Пореформенный рост городского населения при скромных бюджетах не давал возможности большинству провинциальных городов самостоятельно профинансировать строительство трамвая. Но с другой стороны, городские железные дороги были очень выгодным вложением денег, обеспечивавшим практически гарантированный процент прибыли.

Некоторые исследователи видят объяснение слабой активности российских предпринимателей в этой сфере низким процентом прибыли, который в среднем составлял 6-8% годовых. Между тем, участие в других предприятиях в России позволяло получать 20-30%. Неудивительно, что к учреждению обществ городских трамваев проявили интерес европейские компании, при том, что среднеевропейская ставка 3-4% являлась для Европы вполне выгодной³⁴¹. Однако, скорее всего, дело было в скромных бюджетах большинства российских городов, которым трамвай, при всей его очевидной необходимости, был попросту не по карману. Как показывают источники, прибыль конкретных трамвайных обществ оказывалась существенно больше 6-8%. Например, ярославский трамвай приносил бельгийским акционерам до 18% чистой прибыли³⁴². А согласно данным журнала «Электричество», прирост выручки от эксплуатации электрических трамваев в среднем составлял до 10% в год от показателей прошлого года³⁴³.

Большую активность проявляли бельгийцы, через сеть анонимных обществ, владевшие к 1914 г. трамвайными сетями 26 городов Российской империи³⁴⁴. Иногда участие бельгийского капитала было завуалировано форматом «анонимного» общества или национальным брендом, вроде Русского электрического общества «УНИОН».

341 Шпаков И. В. Становление и развитие электрических городских железных дорог (трамвая) в городах Российской империи в конце XIX в. // Известия Алтайского государственного университета. Серия: История, политология. 2010. № 4/2. С. 246.

342 Кищенко М. С. Роль бельгийских предпринимателей в создании ярославской трамвайной сети на рубеже XIX-XX веков // Ярославский педагогический вестник. Ярославль, 2009. № 1 (январь-март). С.229.

343 По русским городам // Электричество. 1910. №12; Шпаков, И. В. Становление и развитие электрических городских железных дорог (трамвая) в городах Российской империи в конце XIX в. [Текст] / И. В. Шпаков // Известия Алтайского государственного университета. Серия: История, политология. 2010. № 4/2. С. 248.

344 Stengers Jean. Belgique et Russie, 1917-1924 : gouvernement et opinion publique. In: Revue belge de philologie et d'histoire. Tome 66 fasc. 2, 1988. Histoire - Geschiedenis. pp. 296-328; S. Rigot, Les sociétés belges de tramways urbains dans le monde et particulièrement en Russie avant 1914 (Mémoire de licence en histoire, U.L.B., 1985).



Реклама общества «Унион» в «Тамбовских губернских ведомостях», 1914 г.



Крупнейшей бельгийской компанией, предоставлявшей услуги по строительству трамваев и электрических станций, была Всеобщая Компания Трамваев (Compagnie Mutuelle des Tramways)³⁴⁵, основанная 28 сентября 1895 г. в Брюсселе. Интересно, что основателями этой компании были бельгийский инженер Чарльз Шарлье и русский инженер Иван Алексеевич Лихачев³⁴⁶. Всеобщая компания трамваев имела отношение к строительству и эксплуатации электрических трамваев в Казани, Киеве, Курске, Орле, Саратове. Имя одного из основателей – И.А. Лихачев, впоследствии часто встречается в истории развития трамвая в России. Именно он руководил работами по строительству электрического трамвая в Курске и конки в Казани, составил проект трамвая в Астрахани³⁴⁷.

Устройство электрического трамвая требовало

345 Так же известное как Traction et Électricité или Tractionel. Компания существовала в период с 1895 по 1919 г. и вела деятельность по развитию трамвайных сетей в Бельгии, Франции, Италии, Румынии, Сербии, Турции, Тунисе, Аргентине и России. Ставка бельгийских и французских предпринимателей на энергетику и транспорт вполне себя оправдала. Прямым потомком этой компании ныне является гигант мировой энергетической отрасли французский холдинг Gas de France Suez. В 2013 году GDF Suez имел более 138 200 сотрудников в 50 странах по всему миру и годовым объемом продаж 84500000000 евро.

346 Brion, R., Moreau J.-L., Inventaire des archives du groupe Compagnie Mutuelle des Tramways alias Traction et Électricité alias Tractionel (1870-1989). Association pour la Valorisation des Archives d'Entreprises. P.36. Электронный ресурс: <http://www.avae-vvba.be/PDF/Tractionel.pdf> Доступ: 20.04.2014.

347 Ржонский Б.Н. Трамвай — русское изобретение. М. 1952 С. 57.



решения многих вопросов, некоторые из которых для деятелей городских дум и управ были совершенно новыми, а ошибки грозили убытками и непокрытыми издержками.

«Стройка века»: влияние трамвайной сети на городскую инфраструктуру

Даже если последствия появления трамвая не были связаны с новыми технологиями, тем не менее, и они могли создавать проблемы, неожиданные для городских управ. Например, в Саратове электрический трамвай стал одним из самых популярных видов городского транспорта, с момента своего появления в 1907 г.³⁴⁸ Однако, трамвайное хозяйство не раз привлекало внимание санитарных служб этого города. Так, в 1913 г., проверяющие отмечали, что вагоны и остановочные павильоны были сильно загрязнены. Это, впрочем, не очень беспокоило дирекцию трамвая, так как поддержание чистоты в вагонах не было прописано в контракте между городом и трамвайной компанией. В 1913 г., по данным корреспондентов газеты Саратовский вестник, за чистоту 68 вагонов подвижного состава трамвая отвечало всего 4 чистильщика³⁴⁹.

Саратовский трамвай, конец 1908 г. Первый маршрут «Вокзал – пристань»



Чистота трамвайных павильонов являлась проблемой не только для жителей Саратова. С подобными неприятностями

348 Курмакаева Д.Ю. Из истории становления общественного транспорта Саратова. // Известия саратовского университета. 2011. Т. 11. Сер. История. Международные отношения, вып. 2, ч. 2. С. 104.
349 Саратовский вестник. 1913. №142 (от 2 июля). № 165 (от 30 июля).



столкнулись власти другого крупного юго-восточного города России - Астрахани, где трамвайное движение было открыто в 1900 г.³⁵⁰ В 1915 г. в местной газете был поднят назревший «деликатный» вопрос обеспечения чистоты остановочных павильонов. Дело в том, что остановочные павильоны стали использоваться нерадивыми горожанами в качестве общественных уборных, несмотря на грозные предупреждения, размещенные на остановках - «Мочиться строго воспрещается!»³⁵¹. Трамвайные остановки, став многолюдным местом, потребовали дальнейшего развития инфраструктуры, и в 1913 г. городским властям пришлось построить в Астрахани дополнительный писсуар у трамвайного Павильона на Паробичевом бугре, но такая инициатива, очевидно, не смогла решить проблему.

В Астрахани и Саратове трамвайные компании принадлежали бельгийскому анонимному обществу. Вполне возможно, что подобные проблемы, связанные с поддержкой чистоты инфраструктуры электрического трамвая, в 1910-х гг. появились и в других городах, где действовали представители бельгийцев.

Инфраструктура электрического трамвая не была совершенно нейтральна по отношению к уже существовавшим городским сетям. Дело было не только в изменении городского ландшафта в связи с необходимыми условиями прокладки рельс и контактной сети, но и в том, что использование электричества создавало новые требования к эксплуатации привычных коммуникаций. Так, при разработке проектов трамвайных линий использовали по возможности тяжелые рельсы весом от 35 до 55 кг. на погонный метр, было это связано для достижения наименьшего значения электрического сопротивления. Один из первых специалистов начала XX в. в области электротехники П.В. Войнаровский отмечал, что от рельсов вдоль пути «могут ответвляться настолько значительные токи, что проникая в уложенные рядом металлические предметы - водопроводные, газопроводные трубы, броню осветительных и других кабелей могут произвести серьезные повреждения вследствие электролиза в местах, где ответвленный ток покидает данный металлический

350 Тимофеева Е.Г. Деятельность астраханской городской думы по развитию транспортных коммуникаций в Астрахани на рубеже XIX-XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2011. № 1 (26) С.11.

351 Известия астраханского городского общественного управления. 1915. №10. С. 30-32, № 32. С.17.



предмет»³⁵².

В начале 1891 г., при обсуждении проекта первого в России городского электрического трамвая в Киеве на заседании экспертов Техническо-строительного комитета МВД, ведущие инженеры-электротехники столкнулись с необходимостью обезопасить телефонные линии от помех, создаваемых силовыми кабелями трамвайной сети. Один из экспертов (И. Дешевов) предложил самый надежный способ: обязать телефонные станции иметь два провода прямой и обратный, а не использовать землю в качестве обратного. Решения комиссии касались не только конкретного киевского проекта, но определяли общие технические условия укладки и защиты кабелей для телефонных компаний, впервые определяя технические регламенты для соседствующих сетей городских коммуникаций³⁵³.

Вообще, проблема влияния электрического трамвая на работу телефона и телеграфа рассматривалась как одно из серьезных препятствий к применению электротяги. Так, проект трамвая в Тамбове предполагал увеличение абонентской платы за телефон, так как пришлось бы переходить к однопроводной системе, а это было связано со значительными расходами³⁵⁴.

В Ярославле телефонисты выдвинули требования к бельгийским предпринимателям о компенсации ущерба, который могли нанести трамвайные сети городским телефонным проводам. Требование телефонистов поддержало Главное управление почт и телеграфов и бельгийское общество внесло 24 тыс. руб. на счет ярославской телефонной станции. Интересно, что, по мнению исследователей, действия ярославских телефонистов носили исключительно «превентивный» характер, так как впоследствии телефонные кабели с трамвайных улиц убраны не были и уже сами представители трамвайной концессии просили телефонистов убрать мешавшие провода³⁵⁵.

352 Войнаровский П.В. Борьба телефона с электрическим трамваем. СПб., 1898. С. 156-159.

353 РГИА. Ф. 1293. Оп. 86. Д. 144. Л. 29-48.

354 Тамбовские губернские ведомости. 1911. № 16. С.2.

355 Кищенко М. С. Роль бельгийских предпринимателей в создании ярославской трамвайной сети на рубеже XIX-XX веков / М. С. Кищенко // Ярославский педагогический вестник. Ярославль, 2009. № 1 (январь-март). С.229.



Ярославский трамвай. Открытка начала XX в.



К опасениям ведомства почт и телеграфов присоединялись опасения региональных чиновников, для которых сообщение телеграфными депешами с Петербургом стало повседневной практикой администрирования. Так, несмотря на одобрение комиссией МВД трамвая, киевский губернатор потребовал от строителя трамвайной сети Струве нотариально заверенной гарантии того, что в случае если электрическое оборудование создаст помехи работе телефона и телеграфа – предприниматель должен будет прекратить эксплуатацию трамвая³⁵⁶.

Таким образом, понимание принципов работы электрических устройств становилось необходимым условием для качественной оценки экономической эффективности проекта электрического трамвая. В отличие от конки, для обустройства которой нужны были уже многократно апробированные на строительстве железных дорог технологии, подход к устройству электрического трамвая был иным. Поиск надежных подрядчиков и контроль качества проекта и работ требовал от представителей городских администраций кропотливого сбора информации и знания самых современных достижений физики и химии начала XX столетия. Постепенно трамвай становился звеном в сложной цепочке модернизационных процессов, определявших взаимосвязь индустриализации и социума. Особенно эта взаимосвязь была заметна на примере провинциальных городов.

356 Ржонский Б.Н. Трамвай — русское изобретение. М. 1952. С. 52-53.



При размере городского бюджета среднего русского города в сотни тысяч рублей устройство электрического трамвая становилось «стройкой века». Так, для строительства городской железной дороги в Воронеже предполагали выпустить заем на сумму 1825 тыс. рублей³⁵⁷, акционеры Общества астраханских трамваев инвестировали в проект 1300 тыс. руб.³⁵⁸ и т.д. Будучи стеснены в финансах, города охотно уступали на льготных или безвозмездных условиях землю под устройство депо, павильонов, прокладку путей.

Если город решил завести трамвай

Появление трамвая в среднем городе центра России обычно было плодом усилий либо предпринимателя, которому удавалось убедить городскую думу, либо дума и управа, решившая, что необходима городская железная дорога самостоятельно подыскивала инженеров, способных выполнить проект и строительство трамвая. В последнем случае часто использовались неформальные связи и рекомендации. Иногда объявление о поиске главного инженера строительства просто публиковалось в газетах.

Инженер В.А. Радциг, принимавший участие в строительстве трамвая в Воронеже и Царицыне вспоминал, что его работы в Царицыне началась со случайно попавшегося объявления: «... В первых числах июня 1911 г. проездом в Таганрог к нам заехал мой старший брат Александр. Когда я его провожал на вокзал, уже перед самым отъездом поезда он что-то вспомнил, достал из кармана какой-то газетный листок и передал мне со словами: «Познакомься, может быть, ты этим воспользуешься». Когда я вернулся домой и посмотрел, что дал мне брат, то оказалось, что это было вырезанное из газеты «Новое время» объявление.

Вырезка являлась объявлением Царицынской городской управы о конкурсе на замещение должности заведующего постройкой царицынского городского трамвая и электростанции. Желаям занять эту должность предлагалось до 1 июля подать об этом заявление с указанием технического стажа и желаемого вознаграждения. На другой день я написал заявление,

357 Фурсов А. История воронежского трамвая. Воронеж, 2010. С.29.

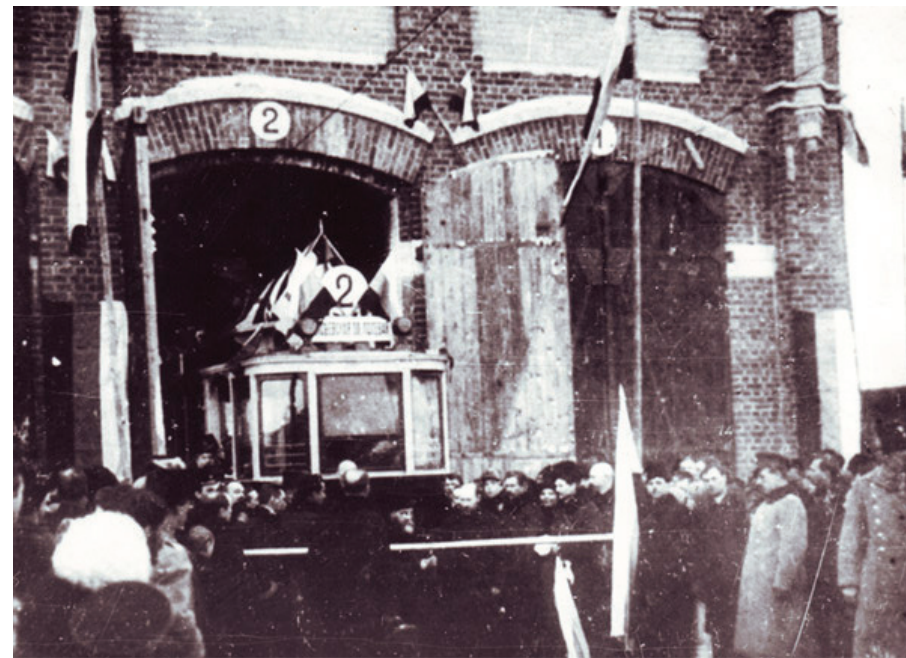
358 Тимофеева Е.Г. Деятельность Астраханской городской Думы по развитию транспортных коммуникаций в Астрахани на рубеже XIX-XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2011. N 1 (26). С. 11.



описал выполненные мною работы и указал желаемый оклад — 550 руб. в месяц, что, конечно, для такой сложной работы было очень скромно для того времени»³⁵⁹.

Для получения разрешения на работы предприниматель должен был представить проект договора о строительстве и эксплуатации электрической железной дороги, где указывались общие и частных технические характеристики дороги: планы путей, их количество и ширина, параметры электрической сети, сведения о подвижном составе, предполагаемые скорость и интервалы движения. В проекте требовалось указать важнейшие экономические параметры и финансовые условия: срок концессии, источники финансирования, смету проекта, ежегодные платежи городу, залог предпринимателя под реализацию договора, ориентировочную стоимость проезда и т.д. В проекте указывались и важнейшие эксплуатационные особенности проекта: будет ли проводится так же и освещение, возможна ли перевозка грузов при помощи трамвая и т.д. Иногда этот процесс затягивался на годы.

Открытие движения трамвая в Самаре, 1915 г.



359 Радциг, В. А. Строительство трамваев в Царицыне и Воронеже // Воспоминания энергетика / В. А. Радциг. М.; Л.: Госэнергоиздат, 1962. С. 22–50.



Затем проекты обсуждались в городской думе на конкурсной основе. Так при обсуждении вопроса о строительстве электрического трамвая в Самаре, в 1911 г. в экспертную комиссию при городской Думе поступило пять проектов под колоритными девизами: 1. *Esperons*; 2. Инженер; 3. Лучше поздно, чем никогда; 4. Феникс; 5. Энергия³⁶⁰. Фактическим победителем стал харизматично названный «Лучше поздно, чем никогда». Характерно, что Самара решила обойтись без участия иностранных предпринимателей. Если строителем выступал представитель иностранных инвесторов, работающих в России, то городская Управа могла обратиться в другие города с просьбой дать оценку эффективности деятельности этой компании. Так, в 1895 г. городская управа Ярославля вела консультации с Самарой, Вильно, Киевом, Воронежем (где, кстати, в это время электрического трамвая еще не было) по поводу результатов работы с бельгийской компанией «Тяги и Электричества». Только после этого дума и управа г. Ярославля начали работу по подготовке контракта³⁶¹. А когда в 1912 г. вопрос о трамвае в Воронеже стал принимать очертания конкретного проекта, уже воронежская дума «желая поставить трамвайное дело в г. Воронеже по образцу города Ярославля», запросила у этого города отчеты «за последние пять лет». Также воронежцы обратились к управляющим Бельгийского анонимного общества Севастополя и Курска³⁶². Подобные усилия формировали сложные сетевые контакты между администрациями городов. Надо отметить, что в императорской России власть зорко следила за взаимными контактами учреждений местного самоуправления, опасаясь их консолидации в политическую силу. Но в случае с трамвайным строительством, очевидная экономическая подоплека и необходимое участие губернатора в создании трамвайных обществ, делали контакты городских самоуправлений менее подозрительными с точки зрения властей.

360 Сайт трамвайно-троллейбусного управления г. Самары. http://ttu-s.ru/history/history_3/ Доступ: 29.04.2014

361 Кищенко М. С. Роль бельгийских предпринимателей в создании ярославской трамвайной сети на рубеже XIX-XX веков/ М.С. Кищенко // Ярославский педагогический вестник. Ярославль, 2009. № 1 (январь-март). С. 228.

362 Воронежский край. 1912. № 55.



Прокладка путей по Херсонской улице.
Сувенирный альбом «Виды Курска». Издание Т.Н. Нужденко, Курск



После одобрения Думой основные положения проекта переходили в договор, который и утверждался думой. На следующем этапе предприниматели должны были представить договор губернатору, который готовил представление договора и проекта в министерство внутренних дел. В МВД проект рассматривался технико-строительным комитетом, ответ которого, помимо разрешения или запрещения, мог содержать требования о доработке проекта. Кроме того в проекте мог быть ряд вопросов, разрешение которых было в непосредственной компетенции МВД. К таким вопросам относилось, например, освобождение компании от уплаты городского оценочного сбора за линии путей и от налогов.

Лишь после одобрения на государственном уровне предприниматели могли начинать практические шаги по устройству городской железной дороги. Первым таким шагом было образование акционерного общества, хотя современные исследователи отмечают, что большинство предпринимателей уже были ассоциированы с какими либо акционерными обществами³⁶³.

«Разве нужен нам трамвай?»: проект и его обсуждение в деталях (тамбовский случай)

В Тамбове до начала революционных событий 1917

363 Шпаков, И. В. Становление и развитие электрических городских железных дорог (трамвая) в городах Российской империи в конце XIX в. // Известия Алтайского государственного университета. Серия: История, политология. 2010. № 4/2. С. 246.



г. вопрос о строительстве электрического трамвая уже имел многолетнюю историю и был, можно сказать, делом решенным. И хотя начавшаяся в 1914 г. война помешала реализации выработанного плана, изучение истории обсуждения проекта тамбовского трамвая позволяет понять сдерживающие и движущие силы, заставлявшие города изменяться на глазах изумленных обывателей.

О создании трамвая в Тамбове впервые заговорили в 1900 г., этот вопрос вызвал в городе немало споров. Так, в очередном заседании думы, некоторые депутаты говорили о том, что «постройка трамвая в Тамбове в первые годы будет давать только убыток, есть другие неотложные нужды, например, постройка больницы, гимназии и другое». Но в конечном счете возобладало мнение, что «на основании данных других городов, даже меньших, чем Тамбов, было установлено, что трамвай помимо удобства для жителей города, оживляет города, и впервые же годы дает доход»³⁶⁴.

Желание об устройстве трамвая заявил полковник Эшман, как представитель парижских финансистов во главе с господином Гайло, и некто Пастухов из Москвы, предполагающий составить общество для осуществления концессии. Трамвай предполагалась ввести в действие через 2 года, с правом эксплуатации в течение 40 лет³⁶⁵. «Нельзя не порадоваться, что дело о проведении в Тамбове электрического трамвая, несомненно явится могущественным фактором к преуспеванию города»³⁶⁶, - говорилось в местной периодике того времени.

В Тамбове начались подготовительные работы по устройству трамвая. Так как не все улицы, по которым должен был проходить путь, имели мостовую, то по немогущим предполагалось замостить полосу, шириною в 1,5 сажени. В заседании Думы от 28 февраля 1900 г. в связи с этим было принято решение о замощении той стороны Гимназической улицы, по которой пройдет трамвай, от Городской управы до угла дома Гонель³⁶⁷.

В марте того же года проект был поддан на утверждение в Министерство внутренних дел. Господин Гайло командировал в Тамбов инженера Проспера Барьера вместе с представителем группы финансистов, принимающих

364 ГАТО, Ф.16. Оп. 80. Д.2. Л.70.

365 Там же. Ф.63. Оп. 1. Д.75. Л.4.

366 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 24. С. 2.

367 Там же. №25. С.2.



участие в этом предприятии, известным французским инженером-электротехником Виктором Попом, устройтелем электрического освещения в Париже, с целью более детального знакомства с условиями проведения в Тамбове трамвая. Работу предполагалась начать не позднее декабря этого же года³⁶⁸. Дело задерживалось из-за долгого неутверждения предполагаемых тарифов³⁶⁹. В связи с этим в Санкт-Петербург 22 апреля приехал сам Гайло с целью заключения контракта, а затем отправился в Тамбов, чтобы приступить к работам³⁷⁰.

Первоначально спроектировано было устроить сеть трамвая из двух линий для пассажирского и одной добавочной линии для грузового движения. Главная линия для пассажирского сообщения должна была проходить по городу с запада на восток, и составляла протяжность 3800 метров.

Первая линия начиналась у Тюремного замка по Тюремной улице, проходила по Московской улице, затем поворачивала налево на Большую улицу, по которой шла вплоть до своего конца на Варваринской площади. Вторая линия пролежала по городу с севера на юг и имела длину в 2160 метров. Она начиналась на площади перед вокзалом Рязано-Уральской железной дороги, затем следовала по Дворянской улице, поворачивала налево по Носовскую и кончалась на Гимназической улице при выходе последней на Большую улицу. Третья линия обслуживала бы только грузовое передвижение. Начало ее лежало напротив Товарного вокзала Рязано-Уральской железной дороги, откуда она поворачивала направо и, пройдя под железнодорожным мостом, большой дугой выходила на Дворянскую улицу, сливаясь с путями второй линии. При проходе под мостом железной дороги предполагалась сделать траншею, чтобы свободный пролет под мостом был не менее 4,5 метров. На дальнейшем своем протяжении она следовала по этому пути, прямой линией просекала всю Носовскую и, минуя Егоровскую мельницу, выходила на Большую улицу. Общая длина этой линии простиралась на 3055 метров, из которых 1300 метров приходилось на совместную эксплуатацию со второй линией³⁷¹.

368 Там же. №33. С.3.

369 Там же. №44. С.2.

370 Там же. № 46. С.2.

371 ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д.3770. Л.14.



На первых двух линиях движение в обыкновенное время предполагалось в 6 вагонов, с 12-минутными промежутками следования, причем из общего числа вагонов 4 должны были находиться на первой и два на второй линии. В праздничные и воскресные дни, а также в часы большого наплыва публики промежутки следования вагонов определялись в 6 минут, причем движение на первой линии производилось восемью, на второй четырьмя вагонами. На линиях грузового сообщения не устанавливался определенный порядок для следования вагонов, и движение регулировалось исключительно сообразно с наличными потребностями³⁷³.

Вся дорога строилась в один путь с разъездами. Рельсы предполагалось уложить системы Виньол образца, установленного для Сибирской железной дороги, весом в 18 фунтов на каждый погонный фут. Ширина колеи определялась в 1 метр, в виду того, что такую ширину легко приспособлять к прокладке по улицам, чем ширококолейный путь. Рельсы укладывались на деревянных шпалах с подбивкою их песком и щебнем. Укладка рельсов должна была происходить с таким расчетом, чтобы ось пути проходила на широких улицах на расстоянии 6 футов от оси улицы, на узких же на таковом в 4,5 фута. Цель такой укладки заключалась в том, что если в будущем линии расширились и перестраивались

372 Составлено на основании: ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д.3770.

373 Там же. Л.18.

в двухколейный путь, ось второй колеи приходилась бы симметрично с первой по отношению к оси улицы.

Три провода для трамвайной сети предполагалось ввести от центральной станции к расположенным в разных местах рельсового пути питательным пунктам. Их планировали проложить в виде голых медных проводов на фарфоровых изоляторах, прикрепленных на столбах рабочих проводов, и защищенных громоотводами.

Вагонный парк должен был состоять из 15-ти вагонов-двигателей для пассажирского движения и 5 открытых вагонов для грузового движения. В виду местных климатических условий для г. Тамбова предполагалось весьма желательным производить летнее движение открытыми, зимнее же – закрытыми вагонами-двигателями. Однако так как для правильной эксплуатации важно было иметь один и тот же тип подвижного состава, поэтому предполагалось избрать вагон особого типа, который отвечал всем требованиям, как с гигиенической точки зрения, так и со стороны комфорта. Это так называемый вагон – Дуплекс, который отличался тем преимуществом, что в самое короткое время и на ходу мог быть переделан из открытого в закрытый и наоборот³⁷⁴.

Боковые стенки такого вагона состояли из оконной рамы и примыкающей к ней снизу задвижной стенки. Стекла окон – выпуклые в металлических рамках, филленки подоконной рамы же имели вид жалюзи, образуемых из отдельных планок, которые заполняя прямую плоскость под окном, могли быть также вдвинуты в верхнее закругление. Каждая стенка имела свой особый желобок в соответствующем ребре вагона, благодаря чему обе боковые стенки могли быть убраны под крышу. Таким образом, каждое окно отдельно поднималось вверх, причем удерживалось автоматически защелкивающейся задвижкой или могло быть поднято одновременно со всей задвижной стенкой.

Внутри вагон разделялся посредством перегородки на два класса и вмещал 15 сидений, кроме того, на каждой площадке имелось 16 стоящих мест. Вагоны были поставлены на двухосной тележке. Оси тележки состояли из литой стали, были снабжены колесами со спицами из сварочного железа, а также винтовым тормозом, действующим на все четыре колеса. Электрическое

374 Там же. Л.19.



оборудование вагона состояло из двух моторов в 15 лошадиных сил с простой зубчатой передачей колес, токособирателя, двух контролеров с соответствующими реостатами для урегулирования быстроты хода и остановки вагонов, одного громоотвода, предохранителя, двух запасных выключателей, двух сигнальных звонков и из полной установки для электрического освещения в 5 калильных ламп в 16 свечей³⁷⁵.

Быстрота хода вагона должна была регулироваться посредством последовательного и параллельного включения моторов, средняя скорость движения предполагалась в 12 верст в час. На участке центральной станции рассчитывали построить сарай, вмещающий 20 вагонов, причем на каждом пути предполагался лаз для осмотра вагонов. Рядом с сараем выстраивались помещения для ремонта и исправления вагонов, состоящие из слесарни, кузницы, лакировочной, столярной мастерской и кладовой.

На представленном Городскою управой участке, кроме центральной станции и вагонного сарая планировалось выстроить особое каменное здание для правления, в котором находилась бы квартира директора, администрация и необходимые для этого предприятия бюро. Для трамвайной прислуги и для рабочих электрической станции предполагалось выстроить жилые дома.

Местоположение для устройства центральной станции и необходимых служб выбрано было очень удобное, так как находилось почти в центре потребления электрической энергии. Кроме того, центральная станция располагалась у реки Студенец, так что снабжать станцию водою для питания котлов, машин и для конденсации не представляло бы особых затруднений.

Здание для центральной станции предполагается устроить из кирпича с таким же фасадом, состоящим из машинного и котельного помещения с пристройкой для аккумуляторной батареи и необходимых служб для эксплуатации всего устройства³⁷⁶.

Вследствие продолжительной задержки решения МВД, образовавшаяся компания для устройства трамвая разорилась, залог, который внес господин Гайло ушел в пользу города³⁷⁷, и процесс приостановился более чем на

375 Там же. Л.20-21.

376 Там же. Л.23.

377 Тамбовский край. 1914. №24. С.2.



10 лет³⁷⁸.

В начале XX в. в городе остро чувствовалось потребность если не в электрическом трамвае, то хотя бы в «лошадиной» конке. «Ведь на городе в пятьдесят тысяч жителей, имеется всего что-то около 400 извозчиков. Прибавьте еще к местному населению, ежедневный приезд и отъезд иногороднего элемента, по необходимости тяготеющего к своему губернскому городу как главному центру одной из многолюднейших и трудолюбивых губерний России. Да! Теперь Тамбов мог бы вполне иметь право на устройство у себя «конки» и электричества»³⁷⁹.

Только в 1914 г. по предложению губернской думы проект устройства в Тамбове трамвая был разработан «Всеобщей компанией электричества». На выработку проекта было выделено 1000 рублей³⁸⁰. Изыскание средств на постройку трамвая Дума поручила городским комиссиям – финансовой, электрической и строительной, которые пришли к выводу о необходимости особого ипотечного займа в 600 тыс. руб. Предполагалось, что в течение года начнутся хотя бы частичные работы по устройству трамвая³⁸¹.

Необходимость в трамвае к 1914 г. в городе была вполне осознанной, однако горожане понимали и то, что за новинку придется заплатить крупную сумму из городского бюджета. «Трамвайный вопрос» в разной форме получил своеобразное обсуждение на страницах тамбовской периодики того времени. Сторонники трамвая видели главные достоинства трамвая в возможности соединения центра и периферии города, быстрым и доступным транспортом, который в силу своей популярности сможет приносить ощутимый доход в городскую казну. Например, в газете «Тамбовский край», можно было встретить довольно оптимистические оценки тамбовского трамвайного проекта: «С проведением трамвая окраины города присоединятся к центру, и тем самым разрядится та жилищная нужда, которая в настоящее время держит в цепких лапах мелкого и среднего обывателя, в виду условий своей службы, не имеющего возможности жить так далеко от центра. Со своей стороны городская управа надеется, что доходы с эксплуатации трамвая будут настолько

378 ГАТО. Ф.17. Оп. 1. Д.4161. Л.3.

379 Народная нива. 1909. № 28. С.215.

380 Тамбовский край. 1914. №25. С.2.

381 ГАТО. Ф.16. Оп.80. Д.2. Л.67.



велики, что управа будет иметь возможность уменьшить некоторые налоги, тяжелым бременем лежащие на малоимущих классах населения»³⁸². Также было замечено, что «предприятие, безусловно, окупится, если каждый совершит в среднем 40 поездок в год, но есть основание предполагать, что цифры поездок будет больше»³⁸³.

Противники строительства трамвая в Тамбове, наоборот, сомневались в необходимости создания скоростного транспорта и без того в небольшом городе, где все потребности в перемещении жителей удовлетворяли, прибегая к помощи извозчиков. Голоса скептиков, иногда звучали в форме стихотворных памфлетов:

[...] Слух прошел необычайный,
Для извозчиков – беда,
Разрешить вопрос трамвайный
Хочет город, господа.
Но опять сомнение встало:
- Разве нужен нам трамвай?
Расстояний больших мало,
Да и ноги есть: шагай.
... Много счастья обещает
Принести трамвайный путь,
Лишь одно меня смущает,
Даже страшно вспомнить:
Как в грязи непроходимой
Шпалы, рельсы укрепить, -
Может быть, необходимо
Раньше город замостить?
... Разобрав вопрос детально,
К заключению придем,
Сложат дело в ящик дальний,
Полежи лет двадцать в нем³⁸⁴.

Вопрос рентабельности трамвая действительно был очень острым и поэтому три проложенных городских маршрута³⁸⁵ предполагали открытие не только пассажирского, но и грузового или, как тогда говорили, «товарного» движения. Предполагаемые грузоперевозки

382 Тамбовский край. 1914. №24. С.3.

383 Там же. №16. С.2.

384 Тамбовский край. 1914. №10.

385 ГАТО. Ф.16. Оп. 80. Д.2. Л.68. Маршруты: 1. Варваринская церковь – вокзал – по Большой, Гимназической, Христорождественской и Дворянской улицам. 2. Церковь Михаила Архангела – вокзал – по Моршанской, Дворцовой, Гимназической, Христорождественской и Дворянской улицам. 3. Варваринская церковь – церковь Михаила-Архангела – по Большой.



в год должны были составить до 4 млн. пудов в год³⁸⁶. Городская управа вошла в соглашение с железной дорогой о подаче товарных вагонов с грузом непосредственно со станции по трамвайной линии в город для разгрузки. Перевозка товаров должна была осуществляться в ночное время и рано утром, для этого пускались 5 открытых товарных вагонов, тащимых электрическими вагонами. Потому комиссия постановила за обусловленное ранее вознаграждение Всеобщей компании разработать вопрос о присоединении трамвайных путей к железнодорожной линии.

Промежуток времени между отправками вагонов по этим маршрутам должен был составить 13 минут, но так как по каждой линии должны были ходить вагоны двух маршрутов, то частота движения по всем линиям равнялась бы 6,5 минутам. Вагонов, курсирующих по линиям, определялось 10, на случай же поломки два вагона должны были находиться в запасе. Стоянка вагонов – парк и мастерские рассчитывались на 15 вагонов и были спроектированы во дворе электрической станции. С трамвайной линией парк соединялся по проекту веткой по Питиримовской улице³⁸⁷. Стоимость версты оборудования пути составила бы 52 тыс. руб.³⁸⁸. Комиссия, ознакомившись с проектом, единогласно его одобрила, направив лишь вагоны к вокзалу железной дороги не по Гимназической, Христорождественской и Дворянской улицам, а только по Гимназической, сделав подход к вокзалу по Успенской улице. Из прений по поводу представленного проекта выяснилось желательность удлинения линии за Варваринскую церковь до больницы Красного Креста, стем, чтобы эта линия могла обслуживать как пассажиров, так и товарное движение (Интендантские склады, свечной завод и прочее). Но так как в первое время работы трамвая трудно было ожидать, такого количества пассажиров и грузов, которое могло бы оправдать затраченный на устройство капитал, то Комиссия постановила признать необходимым осуществление этого удлинения во вторую очередь³⁸⁹. Данное решение вызвало бурное обсуждение в обществе. Обширная часть города, расположенная за Варваринской площадью (несколько улиц, Старая и Новая Инвалидная

386 Тамбовский край. 1914. №16. С.2.

387 ГАТО. Ф.16. Оп. 80. Д.2. Л.70-72.

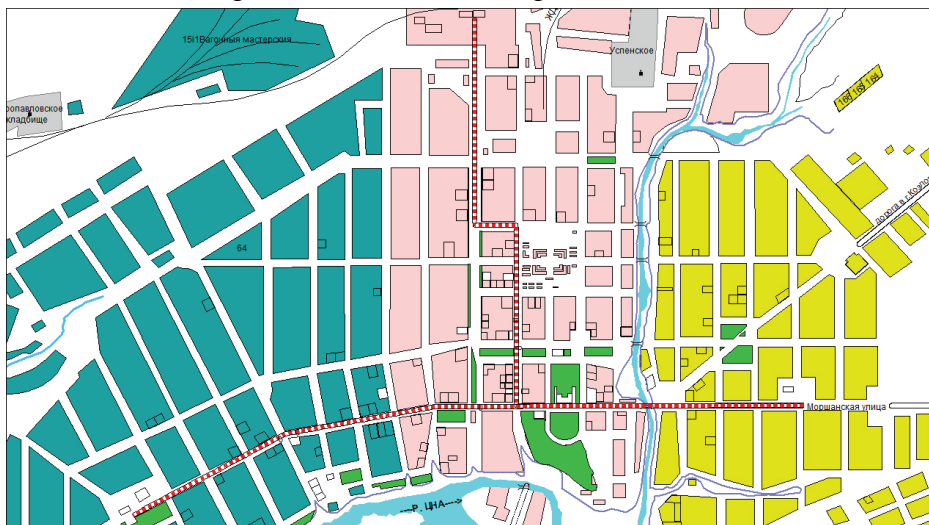
388 Тамбовский край. 1914. №15. С.2.

389 ГАТО. Ф.16. Оп. 80. Д.2. Л.69.



и переулки по ту сторону Ржавца), где к этому времени не было проведено освещение, не было извозчицких бирж осталось бы таковой и при трамвае. Обыватели, живущие за Варваринской площадью, по-прежнему были бы отрезаны от центра города, так как, чтобы добраться до трамвая, им пришлось бы тратить полчаса. «Совершенно другое было бы, если бы трамвай был проложен, как и предполагалась сначала с Инвалидного луга, от здания больницы Красного креста. При таком направлении, удлиняющем линию не так значительно (не более пяти кварталов), кроме того, что вся часть города за Варваринской площадью оживится – многочисленные жители, населяющие ее, получают те же, что и жители других частей города удобства: возможность пользоваться трамваем недалеко от своих домов»³⁹⁰.

Проект тамбовского трамвая в 1914 г.³⁹¹



Деятельность по продвижению проекта тамбовского трамвая не могла не обратить на себя внимание учреждений самоуправления других городов Тамбовской губернии. Несмотря на статус губернского города, Тамбов никогда не был крупным торговым или транспортным узлом и потому, доминируя в губернии по населению проигрывал по суммам торговых оборотов крупным уездным центрам Козлову и Моршанску. Одним из первых к идее трамвая обратился Козлов, причем осознавая, что при незначительных размерах города, трамвай изначально

³⁹⁰ Тамбовский край. 1914. № 62. С.2.

³⁹¹ Составлено на основании: ГАТО. Ф.17. Оп.1. Д.3770.



не окупится, предполагалось завербовать перевозку от Козловских торгово-промышленных предприятий на станции железной дороги и обратно»³⁹².

В связи с этим планировалось устройство трамвайной линии от вокзала по Московской улице, мимо Городской управы вниз, к Тамбовской заставе, до завода Пегова и Криванкина. Отсюда линия должна была пойти в обратном направлении по Тамбовской улице мимо мельницы Бубнова, к мельнице Калмыковых и по Мясницкой улице обратно на станцию, с ответвлением к станционному погрузочному двору. Предприниматели надеялись, что им удастся обслуживать перевозкой грузов все те мельницы и заводы, мимо которых будет проходить линии трамвая. К тем же заводам, как например, Солодовенный завод Бубнова, которые находились на некотором расстоянии от предполагаемого кольца трамвая, сооружались бы особые подъездные пути.

Вся торговая деятельность города, административные учреждения, банки, биржа, клубы, синематографы, театр были сконцентрированы в центральной части города. Потому движение трамвая от центра города было бы востребованным пассажирами. При дороговизне езды на извозчиках (20 копеек – расстояние в один квартал), экономные козловцы не считали возможным совершать поездки и предпочитали путешествовать пешком. Езда через весь город «за пятак» на трамвае, конечно, была бы несравненно выгоднее, и желающих пользоваться услугами предполагаемого трамвая было бы достаточно³⁹³.

Укладка рельсов в Тамбове должна была начаться уже летом 1914 г. Однако, в связи с начавшейся Первой мировой войной правительство вынуждено было отклонить ходатайство Тамбовской думы о займе в Нижегородско-Самарском земельном банке и проект об устройстве в Тамбове трамвая, также как и в Козлове, был отложен на неопределенное время, а с началом революции и Гражданской войны и вовсе забыт.

«Мест нет»: работа трамваев

Одним из первых в Черноземье электрический трамвай появился в Курске, где характер местности не давал возможности эффективно применять конную тягу. Курская трамвайная система, открытая в 1898 г. является старейшим, после Нижегородской (1896 г.), трамвайным

³⁹² Там же. №15. С.3.

³⁹³ Там же. № 16. С.3.



проектом на территории современной России.

В начале 1895г. курский губернатор дал поручение городскому голове обдумать вопрос пуска трамвая в Курске. В результате был объявлен конкурс. Поступило два проекта. Инженер путей сообщения Иван Алексеевич Лихачев, представлявший Бельгийское анонимное общество, предложил провести трамвай по центральным улицам - Московской и Херсонской. Немецкая фирма «Сименс и Гальске» кроме того, по улице Мирной к Ямскому железнодорожному вокзалу. Они же предлагали электрифицировать город по пути следования трамвая.

Здание электростанции в день открытия трамвайного движения 18 апреля 1898 года. Открытое письмо. Издание: Э.А. Розенберга



Трамвайное движение в Курске продолжалось в летние месяцы с 7 до 23 часов, а зимой с 8 до 21 часа. Проезд в один конец (от херсонских до Московских ворот по одноименным улицам) обходился в 8 копеек, учащиеся платили 5 коп. Скорость движения составляла не более 14 верст в час, а график предусматривал прохождение трех вагонов в час. Трамвай использовались не только для перевозки пассажиров, но и составляли конкуренцию ломовикам, перевозя грузы в специальных вагонах.

Договор между акционерным обществом «Курский трамвай» и городом предусматривал штрафы за нарушение условий договора, одним из важнейших которого было соблюдение графика движения. В обязанности трамвайного общества входило и поддержание в опрятном состоянии



рельсовых путей. В частности, предусматривались штрафные санкции в размере одного рубля с погонной сажени за неубранный на путях снег³⁹⁴.

Курский трамвай. Открытка начала XX в.



В 1901 г. общество «Курский трамвай» заключило договор с городом об устройстве постоянной сети электрического освещения. Для этого предусматривалось использовать электростанцию бельгийского общества, мощностью 603 киловатта. Электроэнергия использовалась для освещения Московской и Херсонской улиц, а так же потреблялась жителями центрального района города³⁹⁵.

Трамвайная авария в Смоленске, 1910 год



Поэтизация трамвая, его вхождение в городскую мифологию произошло вряд ли случайно. Можно утверждать, что трамвай, как и его предшественница

394 Сидоров А.Д. Развитие хозяйства городов российской провинции во второй половине XIX - начале XX в. (на примере Курской губернии) // Вестник ТГУ, вып. 11(79), 2009. С. 341; Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф.1. Оп.1. Д. 1913. Л.357.

395 Сидоров А.Д. Развитие хозяйства городов российской провинции во второй половине XIX - начале XX в. (на примере Курской губернии) // Вестник ТГУ, вып. 11(79), 2009. С. 341; ГАКО. Ф.48. Оп.1. Д.4. Л.241-242, 251, 238.



конка, для многих горожан становился первым опытом повседневного соприкосновения с технологией, ориентированной на человека. И дело было не только в том, что это был общественный транспорт. В сложной и противоречивой структуре русского общества конца XIX в. доминировали отношения регламентации, административного и социального дисциплинирования, различные сценарии господства - подчинения и т.д. Кстати, некоторое время городской транспорт почтительно воспроизводил традиционную иерархию в организации внутреннего пространства экипажей, иногда весьма условно дифференцирующей удобства в условиях коротких городских переездов. В Воронеже (и не только в нем!), например, первая конка имела места первого и второго класса, различавшиеся по удобству и, соответственно, плате за проезд – 2,5 коп. за версту в первом классе, закрытом от непогоды против 1,5 коп. во втором, на открытой площадке³⁹⁶.

Многочисленные сельские мигранты, наводнившие города в пореформенное время, несли с собой новые формы повседневной жизни, которые не вписывались в сложившиеся традиции. Зачастую устаиваясь презрительного отношения со стороны горожан, эти пионеры модернизации сформировали собственное представление о человеческом достоинстве. Наиболее яркие портреты новых горожан оказались запечатлены классиками русской литературы - Чеховым, Лесковым, Куприным и многими другими. Конка была сравнительно дешевле извозчика и потому быстро стала в буквальном смысле общественным транспортом. Массовость в растущих городах имела и еще одно измерение.

В 1899 г., журнал «Железнодорожное дело» поместил небольшую заметку о влиянии трамваев на рост американских городов. Согласно наблюдениям, до появления трамваев для измерения обитаемой части какого-либо населенного пункта было описать круг, радиус которого равнялся бы тому расстоянию, по прямой линии, что может пройти гуляющий человек в течение 30 минут. Такая поверхность составляла бы всего 9,6 кв. миль. Однако, при трамваях с лошадиной тягой, первоначальный радиус увеличился бы от 1 3/4 до 3 миль, и обитаемая поверхность будет 28,3 кв. мили, электрический трамвай еще больше



расширял пространство, увеличивая радиус доступа до 6 миль, а площадь 112 кв. миль³⁹⁷. В этих подсчетах обратим внимание на одну деталь. Для большинства городского населения собственно город был очень локальным местом, ограничивающимся небольшим радиусом повседневного перемещения и узким кругом общения ближайших соседей. Этот круг мог чуть расширяться за счет посещения обывателями разнообразных общественных мест, таких как рынки или храмы, но в действительности он оставался очень небольшим.

Появление городского транспорта позволило не только «уменьшить» город за счет сокращения времени на перемещение из одной части в другую, но и создало новое место публичного общения. В 1914 г. Воронежская конка перевезла свыше 2,1 млн. пассажиров. Такая массовость не могла не нивелировать социальные различия, и классовость мест вскоре исчезает, а вагон городского рельсовой дороги, как и вагон парового транспорта, становится новым местом взаимодействия разных слоев городского общества. Причем на это место не распространяются традиционные патриархальные установления, соответствующих обычаев поначалу просто нет, а большинством правил поведения пассажир мог легко пренебречь.

Именно массовость сыграла основную роль в том, что наиболее распространенным образом городской цивилизации стал не автомобиль и тем более не извозчик, а городской трамвай. Изначально конка, а позже трамвай предоставляли не столько невиданный уровень комфорта, сколько удивляли вообще наличием различных приспособлений, ориентированных на удобство человека и регламентировавших не личное, а общественное пространство. Например, при отсутствии мест в воронежской конке правила предписывали кондуктору вывешивать красный флаг и табличку «мест нет», внутри и снаружи вагон должен был быть освещен, а на вагоне устанавливался специальный фонарь с цветным стеклом, цвет которого соответствовал определенному маршруту. Внутри вагона имелись многочисленные информационные таблички, а также особый ящик, в который можно было бросать жалобы и т.д.

Развитие городов и во второй половине XIX - начале XX в. было связано с процессом нового осмысления городского пространства как обывателями, так и деятелями самоуправления. Усложнение городской инфраструктуры требовало постоянного контроля над распределением и использованием земли, строительной деятельностью, состоянием дорог, контролем за быстро растущими коммунальными сетями и т.д. Трамвай сыграл важную роль в подспудном процессе формирования научного подхода к планированию развития городских территорий, становление которого происходило как раз на рубеже XIX-XX веков. Тривиальная, на первый взгляд, процедура планирования маршрутов городского трамвая приводила деятелей городских дум и управ к неожиданным выводам относительно значения различных районов города и определения перспектив их будущего развития. В известной степени этот процесс был локальным повторением этапа планирования железнодорожных линий в 1860-х гг., когда считалось, что проведение железной дороги в конкретную губернию станет грандиозным стимулом экономического развития для огромных областей Российской империи. Время показало, что такие ожидания были сильно завышены. Однако, в локальном пространстве столичного и особенно провинциального города, традиционно страдавшего от плохого состояния мостовых, появление рельсового транспорта действительно могло вызвать серьезные изменения.

Надежды на то, что трамвайное сообщение сможет изменить размеренное течение жизни провинциальных городов, высказывались даже на страницах сугубо технических изданий. В таких публикациях размышления авторов над технической стороной вопроса обычно соседствовали с высказываниями об экономическом и культурном влиянии трамвая.

Экономическое значение трамвайных сообщений возносилось современниками первых русских трамвайных линий в ранг государственной значимости, которая обуславливалась стимулирующим влиянием транспорта на город и городскую жизнь: «удешевление и облегчение в сообщениях городского населения поднимают уровень его благосостояния, развивают кредит, принося сбережение массе торгового и промышленного народа...»³⁹⁸.

398 Железнодорожное дело. 1902. № 24. С. 1-3.

Станция железной дороги в городе

Зачем размещать вокзалы и станции всегда и точно у рельсов железной дороги? Вы едете, затем поезд останавливается, вы спускаетесь: можно держать пари сто против одного, что прямо перед собой вы снова и каждый раз увидите вокзал. Какая жуткая пошлость! И как же можно ездить без живых и неожиданных поворотов?
Альфонс Алле «Письмо с боем»

«Воронеж пропадёт с железной дорогой»: препятствия к устройству

Еще публицисты 1870-х гг. обратили внимание на то, что железнодорожные линии в средней полосе России как бы избегают крупных населенных пунктов. Это нередко служило причиной упреков железнодорожным строителям, словно бы пренебрегавших экономическим значением линий. Это вызывает тем большее удивление, что представители местной элиты могли оказывать влияние на направление линий.

Открытка начала XX в.



На самом деле при сложившейся в России системе, строители рассчитывали получать первую и быструю прибыль для себя не от эксплуатации, а от строительства, точнее от завышения цены строительства или разнообразных «экономий». Эта практика была распространена как на частных дорогах (например, завышение цен при



строительстве Рязано-Козловской дороги П.Г. Дервизом)³⁹⁹, так и на казенных (при строительстве казенной Московско-Курской дороги строителям выплачивалось вознаграждение от сэкономленных при постройке сумм)⁴⁰⁰. Таким образом, строительство и эксплуатация дороги мотивировались экономическими интересами региона, только на этапе «продвижения».

*Станция в Воронеже, 1867 г.*⁴⁰¹



Одной из сторон минимизации издержек строительства было планирование магистралей по наиболее удобным с точки зрения простоты работ участкам. На среднерусской равнине наибольшая плотность поселений была сосредоточена в районах речных долин, геологические условия которых (рыхлый грунт, растущие овраги и т.д.) создавали дополнительные трудности для устройства железнодорожных линий. То обстоятельство, что железные дороги словно бы избегали густонаселенных областей, вызывало недоумение и гнев публицистов 1870-80-х годов⁴⁰². Но строительство дорог на безводных водоразделах было проще и выгоднее для подрядчиков работ, хотя очевидно снижало темпы модернизирующего

399 Ададулов И.Е. К истории Рязанско-Козловской железной дороги. 1865-1864. М., 1887. С. 30-35.

400 Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С.93.

401 Источник: Виды Воронежско-Козловской и Грязско-Орловской железной дороги. Отпечатано в 1867 г.

402 См. например Д.Рыбаков, В.Белов Наши пути сообщения. Экономические очерки. СПб.1882; Обзор критики железнодорожного транспорта проанализирован в работе Елютина О.Н. Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России (1830-е — 1880-е гг.): Дис. канд. ист. наук. М., 2000.



влияния железной дороги. Разрыв между строительными и эксплуатационными интересами приводил к тому, что сама эксплуатация дороги становилась затруднительна. Так, например, в известном описании России издании под редакцией В.П. Семенова отмечалось, что при строительстве дорог в среднечерноземной области «избегание речных долин и пристрастие к водоразделам доходило иногда до крайности, как например на Сызрано - Вяземской линии, делающей такие колена для их обхода, что они положительно невыгодны в эксплуатационном отношении, без нужды удлиняя линию и потому теперь понемногу спрямляются»⁴⁰³.

Вокзал в Рязани, фотография начала XX в.



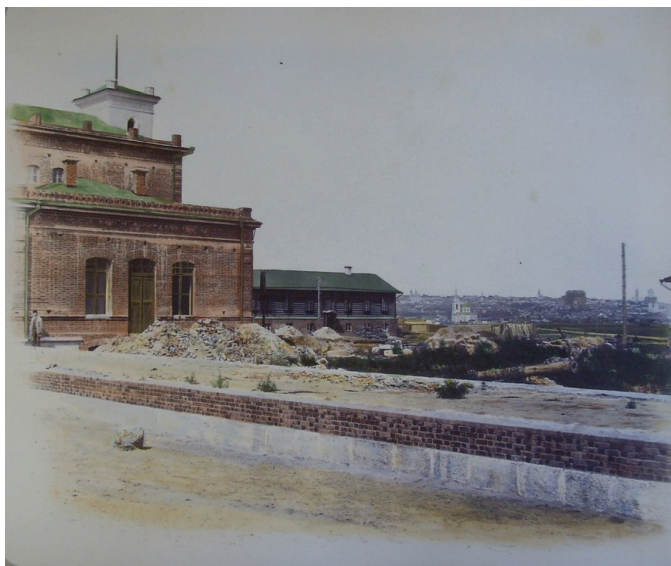
Но особенности рельефа и почв были не единственными причинами, по которым многие железнодорожные станции обустраивались вне сравнительно крупных и экономически развитых населенных пунктов. Проведение линии или устройство станции в населенном пункте с уже сложившейся экономической инфраструктурой, было связано с длительными тяжбами с землевладельцами отчуждаемых земель и размещенных на них имуществ, влекших за собой дополнительные расходы и, самое главное, сдерживающее темпы строительства дорог. В частности, при строительстве Тамбово-Саратовской дороги, в городе Кирсанове для устройства вокзала в городе потребовалось разрушить и построить на новом

403 Россия. Полное географическое описание нашего отечества — настольная и дорожная книга для русских людей. Т.2. Среднерусская черноземная область СПб., 1902. С.283.



месте три городских квартала, предприятие само по себе затрагивающие десятки людей, среди которых многие впоследствии предъявили дороге справедливые претензии⁴⁰⁴. Другим примером, может послужить ряд долгих дел, связанных с отчуждением земель вблизи Тамбова, для строительства Тамбово-Козловской дороги и занятых горожанами под сады, хозяйственное постройки, крупорушки, мельницы и т.д. За все это местные жители ожидали компенсации, нередко завышая стоимость земли и имущества.

Станция в Ельце, 1867 г.⁴⁰⁵



Препятствием к устройству железнодорожной станции в городе могло стать и отношение местной торговой аристократии к проведению железной дороги. Известно, что первоначальный экономический эффект от проведения линии вовсе не оправдывал ожиданий местных помещиков и купцов на мгновенное оживление экономической жизни. Наоборот, менялась конъюнктура цен, традиционная география сбыта и транспортировки хлеба, исчезали промыслы, связанные с перевозкой и содержанием постоянных дворов. Все это не только пугало обывателей, но и усиливало их опасения за собственную

404 ГАТО. Ф.2. Оп.92. Д.40. Л. 13-20.

405 Источник: Виды Воронежско-Козловской и Грязско-Орловской железной дороги. Отпечатано в 1867 г.



состоятельность в условиях меняющейся экономической обстановки развивающегося внутреннего рынка.

Поэтому, когда главноуправляющий путями сообщений и публичных зданий П.П. Мельников в феврале 1863 г. обратился к орловскому губернатору Н.В. Левашову, с поручением собрать «в случае их желания» из местных капиталистов «комиссию для сооружения железной дороги от Орла до Ельца», ответом была крайне негативная реакция елецких купцов. Они мотивировали свой отказ отсутствием торговли между этими двумя городами, а городское общество Ельца, предложило провести дорогу не на Орел, а на Мценск. В результате строительство в этом направлении было осуществлено «волевым» решением министра путей сообщения⁴⁰⁶. Характерным примером нарастания опасений возможных экономических перемен служит наблюдение редактора «Воронежских губернских ведомостей», сделанное, на торжественном обеде в честь закладки станционного здания в г. Воронеже 6 мая 1867. Среди присутствующих были Воронежский губернатор, князь В.А. Трубецкой, начальник по изысканиям Воронежско-Ростовской линии генерал-майор Г.М. Толстой, многие чиновники избранное местное купечество, а так же подрядчики и инженеры. На этом, казалось бы, знаковом мероприятии журналист уловил «странную ноту в голосах, которые прежде так звучно и уверенно трактовали о благоденствии г. Воронежа с проведением железной дороги. Эти голоса по одному только поднятию на рынке цен на мясо, на поденную работу и на некоторые другие предметы, требуемые постройкою дороги, уже голоса теперь другую песню: «Воронеж пропадет с железной дорогой». Откуда и как это? - один ответ - «жизнь по дороговизне делается решительно невозможной для многих».... Вот вам и убеждение и глубокое понимание необходимости улучшения путей сообщения!»⁴⁰⁷ Эти, отнюдь, не единичные примеры показывают, что вмешательство железной дороги могло вызывать противодействие, которого строители пытались избегать. Но проведение железнодорожных линий в отдалении от крупных населенных пунктов обстоятельство, косвенно, способствовало возникновению новых поселений.

406 Шаненков М. Дис. канд. ист. наук Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX - начале XX вв. Орел, 2009. С.71.

407 Воронежские губернские ведомости. 1867. № 33.



«Давно уже наши граждане не видали такого торжества»: строительство тамбовского вокзала

Структура процесса формирования и развития градостроительной системы «вокзал-город» определяется этапами истории железнодорожного строительства, смена которых определялась изменениями в социально-политической и экономической ситуации страны. Каждый из этих этапов характеризуется приоритетным развитием одного из направлений железнодорожного строительства в России.

Первый этап охватывает 1830-е — 1850-е годы. На данном этапе происходило формирование типологии вокзала и поиски его архитектурно-художественного образа. Второй этап — 1860-е — начало 1880-х гг. - определялся новой социально-экономической ситуацией, возникшей в пореформенной России, когда основным строителем железных дорог становился частный капитал. Этот период характеризуется как «железнодорожная горячка», во время которой начинается формирование железнодорожной сети России; рост перевозок приводит к значительному увеличению количества пристанционных путей и необходимости расширения существующих вокзалов. Третий этап - середина 1880-х - конец 1890-х гг. - характеризуется усилением роли государства в строительстве железных дорог и расширением географии железнодорожного строительства, сопровождавшимся освоением отдаленных и малонаселенных территорий и появлением новых населенных пунктов и городов. Это обуславливает повышение интереса к созданию архитектурных ансамблей, протяженных вдоль трасс железных дорог. Четвертый этап охватывает период 1900-х — 1910-х годов, являющийся переломной эпохой стилевых поисков, нашедшей яркое отражение в архитектуре вокзалов⁴⁰⁸.

Строительство вокзала в Тамбове является типичным примером железнодорожного строительства. Когда проект железной дороги Козлов — Тамбов еще обсуждался, в ноябре 1866 г., губернатор Н.М. Гартинг отправил предполагаемому строителю дороги П.Г. Дервизу приговор тамбовского городского общества о безвозмездной уступке городской земли под станционные постройки.

Тамбовское городское общество в общем собрании в

408 Петухова Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 - 1910-е годы.: Автореф. дис. ... к-та. ист. наук. СПб., 2005.



Городской Думе 1 ноября 1866 г. постановило: «собственно для постройки станции железной дороги в г. Тамбове и под полотно дачах города уступить городскую землю, сколько понадобится, безвозмездно, но с тем, чтобы станция железной дороги была устроена как можно ближе к городу и желательно, чтобы место для нея было избрано против Дворянской улицы, где ныне ярмарочные строения. Строения же те, в случае надобности, перенести с того места на другое, где окажется более удобным. Об этом мы просим Городскую Думу довести до сведения желающих железную дорогу через публикацию в газетах, присовокупив, что обществу желательно было бы, чтобы дорога от Козлова до Тамбова была устроена с возможной скоростью»⁴⁰⁹.

Козловская станция⁴¹⁰



Стоит отметить, что впоследствии концессию на Тамбово-Козловскую дорогу получил не П.Г. Дервиз, а Тамбовское и Козловское земства. Тем не менее, правление железной дороги использовало этот приговор в последующих спорах с городом относительно использования городских земель и ресурсов.

Таким образом, уже в 1866 г. место для строительства железнодорожного вокзала в Тамбове было определено. 1-го июля 1868 года в два часа дня в Казанском монастыре ударили в тысячный колокол - так тамбовские обыватели узнали о начале строительства станции Козлово-

409 ГАТО. Ф. 4. Оп.1. Д. 1782. Л.11.

410 Источник: Виды Воронежско-Козловской и Грязско-Орловской железной дороги. Отпечатано в 1867 г.



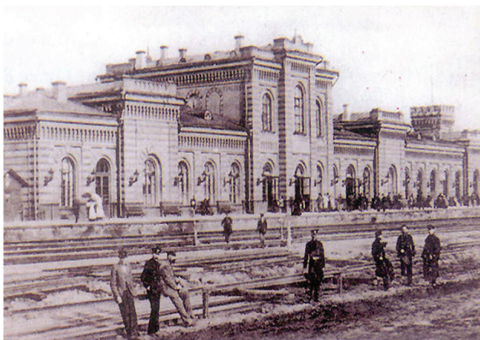
Тамбовской железной дороги в губернском городе⁴¹¹.

По замыслу строителей станция Тамбов относилась ко второму классу. На станциях этого класса обычно производились смены паровозов и поезда совершали продолжительные остановки, поэтому здесь устраивали большие буфеты и строили просторные вокзалы⁴¹².

На станции Тамбов планировалось соорудить здание для паровозов с мастерскими для текущего ремонта, водоподъемное здание и резервуар для воды, деревянный сарай, два жилых деревянных дома, товарный пакгауз с платформами.

Несомненно, что для жителей города закладка вокзала, начало сооружения железнодорожной станции не могло пройти незаметно. Как в свете большой значимости этого события для губернии, так и просто значительных изменений в привычной топографии города.

*Железнодорожный вокзал в Тамбове,
фотография конца XIX в.*



Закладке вокзала была посвящена заметка в номере Тамбовских губернских ведомостей⁴¹³. Немалое впечатление произвело это событие на обывателей. Тамбовский мещанин Ковригин оставил подробное описание событий, сопровождавших основание станции: «Давно уже наши граждане не видали такого торжества, каким ознаменовано было освящение закладки станции железной дороги в г[ороде] Тамбове» 1 го июля 1868 года. ... Крестным ходом от Казанского собора горожане вместе с духовенством во главе с преосвященнейшим Феодосием

411 Дневник тамбовского обывателя Е.А. Ковригина (1850 – 1890-е гг.) / сост. В. В. Канищев, С.К. Лямин. Тамбов, 2009. С. 146.

412 Гордеенко Я.Н. Железные дороги. Лекции. СПб., 1895. С.128.

413 Торжество по случаю освящения и закладки станции железной дороги в Тамбове 1 июля // Тамбовские губернские ведомости. 1868. № 27. Неофициальный отдел.



подошли к бывшей Сенной ярмарочной площади, все лавки и постройки с которой уже были перенесены на новое место, а оставшиеся приспособлены и декорированы для торжеств. «С прибытием на место закладки крестного хода началось молебствие с водосвятием, по окончании коего Преосвященнейшим Владыкой окроплены были святой водой наполненные землёй тачки, вблизи которых по обе стороны предположенного вокзала на некотором расстоянии развивались флаги, как указатели направления линий строящейся железной дороги. На одном из белых флагов было вышито серебряными словами «Вокзал»⁴¹⁴.

После молебна губернатор, архиерей «и прочие начальства взяли с землёй тачки до указанного места и потом все собрались на обед. Стол был приготовлен в ярмарочном ряду лавок, которые назначены к сломке. И они все были убраны берёзками, и земля была усыпана травой»⁴¹⁵.

Тамбов. У железнодорожного вокзала, начало XX в.



Напротив накрытых столов был выставлен убранный цветами императорский портрет. Современники вспоминали, что на роскошном обеде присутствовало около 150 человек, звучали тосты и речи, здесь же играл оркестр. На торжестве присутствовал и строитель дороги, которому земство передало свои обязательства Сергей Васильевич Яфимович.

С.В. Яфимович отметил в речи содействие городского общества устройству станции в ближайшем к городу месте - в его западной части, напротив одной из центральных

414 Дневник тамбовского обывателя Е.А. Ковригина (1850-1890-е гг.) / сост. Канищев В.В., Лямин С.К., Тамбов, 2009. С.127-128.

415 Там же. С. 130.



улиц города - Дворянской. Как было выше сказано, обязательства городского общества по отводу земли и переносу старых ярмарочных рядов были выполнены.

Упомянутый Ковригин, отмечал: «...вечером и я ездил - и видел, как было распланировано. И видел, как допивали остатки от стола рабочие и музыканты, и официанты. Итак, наконец, Тамбов дождался железной дороги»⁴¹⁶.

Строительство шло достаточно быстрыми темпами. Учитывая особенности расположения города, строителям дороги пришлось устроить путепровод под полотном железной дороги, так как по плану товарная станция устраивалась на противоположной от города стороне дороги.

До весны 1869 г. работы по строительству вокзала были приостановлены. А к июню инспектор дороги уже рапортовал о выведенных наполовину стенах первого этажа пассажирского дома. К этому времени два жилых станционных дома и дом для товарной конторы были уже построены, оставалось окончить внешнюю отделку. Продолжались работы по строительству паровозного сарая и резервуара для воды.

В течение августа - октября здание пассажирского дома было практически построено - выведены стены под крышу и производилась отделка. Планировалось настелить полы, причем в некоторых местах уложить паркет. Зимой 1869-1870 гг. работы снова были приостановлены. А в начале лета в отчете сообщалось о том, что произведена внутренняя штукатурка здания и начата наружная. Специальным пунктом работ, которые еще предстояло совершить, была указана отделка и меблировка царских комнат. К осени 1870 г. отделка и штукатурка вокзала были закончены. В отчете за номером 287 от 26 октября 1870 г. инспектор Тамбовско- Козловской дороги К. Фламан указал: «Пассажирский дом, один, окончен вполне»⁴¹⁷.

26 октября 1870 г. государственный инспектор Фламанн зафиксировал в отчете окончательное завершение работ по строительству пассажирского здания станции Тамбов Козловско-Тамбовской железной дороги⁴¹⁸. На бывшей ярмарочной площади было построено обширное каменное

416 Дневник тамбовского обывателя Е.А. Ковригина (1850 – 1890-е гг.) / сост. В. В. Канищев, С.К. Лямин. Тамбов, 2009. С. 130.

417 РГИА. Ф.259. Оп.1. Д. 252. Л.65.

418 Там же.



здание. Так в городе появился железнодорожный вокзал.

Открытие станции в Козлове сопровождалось так же молебном: «Неподалеку от станции, на обширной площади, было устроено место для благодарственного молебствования, осененное церковными хоругвями. Все отправились туда сейчас по прибытии поезда. Множество народа присутствовало при богослужении, которое было совершено Козловским соборным протоиереем соборно с многочисленным духовенством»⁴¹⁹. По свидетельству корреспондента «Тамбовских губернских ведомостей» молебен предшествовало сказанное протоиереем Андреем слово о значении новооткрытой дороги железной дороги, не только для материального, но и для «умственного и нравственного преуспеяния края»⁴²⁰.

Возникновение элементов железнодорожной инфраструктуры в городе

Тамбовский вокзал возник в месте, с уже сложившейся инфраструктурой общественного центра. Хотя торговые ряды были перенесены, вокзальную площадь по-прежнему окаймляло множество мелких лавок. Несмотря на то, что пассажирское движение на станции Тамбов поначалу было незначительным, для горожан несомненным было то, что станция будет разрастаться.

Действительно, вместе со зданием пассажирского дома и мастерских строились и жилые дома для железнодорожных рабочих и служащих. С открытием в 1899 г. в Тамбове вагоноремонтных мастерских близ станции возникла железнодорожная колония, и население этого района резко возросло.

Район Нового Тамбова на плане изд-ва Москалева начала XX в.



419 Тамбовские губернские ведомости. 1870. № 68.

420 Там же. № 69.



Постройка Тамбовских мастерских началась в 1897 г., а была окончена весной 1899 г. Первые вагоны мастерские начали ремонтировать в 1900 г. Под мастерские было приобретено у города 46 десятин земли. Район вокруг железной дороги действительно представлял собой обособленную от города область и первоначально не ассоциировался с городом Тамбовом. Так в документе «Об оценке вновь выстроенных вагонных мастерских...» указывается, что мастерские расположены за чертой города Тамбова «близ Стрелецко-Одноворческой слободы (Полынки) Покровской волости, на городской земле, приобретенной дорогой у города в 1896 г.»⁴²¹.

Возникновение вагонных мастерских способствовало наплыву мастеровых и рабочих в Тамбове. Часть мастеровых переводилась из саратовских и козловских мастерских⁴²², часть набиралась среди тамбовских ремесленников, приходили работники и с других дорог. По свидетельству начальника Тамбовских вагонных мастерских (ТВМ) А. Мыльникова, это значительно повысило цены на мелкие квартиры в городе и, особенно в окрестностях мастерских⁴²³. Это обстоятельство повлияло на решение управления Рязано-Уральской дороги (РУЖД) выделить в полосе отчуждения землю в размере 5 десятин для колонии служащих. Всего было образовано 82 участка по 150 кв. саженей в каждом. Согласно положению о постройке агентами РУЖД жилых помещений, участки выдавались в аренду мастеровым, отличающимся хорошим поведением. Арендная плата была невысока и составляла 1/2 коп. с сажени в год.

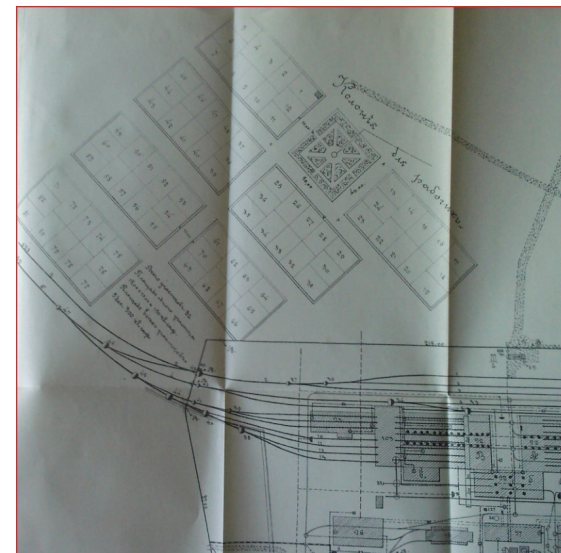
421 Об оценке вновь выстроенных вагонных мастерских принадлежащих обществу Рязано-Уральской железной дороги, близ станции Тамбов, на предмет обложения их земским сбором. Тамбов, 1900. С.1.

422 Мыльников А. Тамбовские вагонные мастерские Рязано-Уральской железной дороги. Саратов, 1904. С. 25.

423 Там же. С. 23.



Фрагмент плана Тамбовских вагоноремонтных мастерских с изображением строений и участков железнодорожной колонии
Источник: А. Мыльников, Тамбовские вагонные мастерские Рязано-Уральской железной дороги. Саратов, 1904. (вклейка)



Многочисленные дома железнодорожников, сформировавших так называемую колонию, строились на земле, принадлежавшей дороге. Часто для строительства использовались отходы производства вагоноремонтных мастерских - доски, брусья, фрагменты обшивки вагонов и т.д. На 1 мая 1903 г. в мастерских работало 984 мастеровых и чернорабочих. Численность рабочих мастерских не была постоянной - она увеличивалась летом (до 2000 мастеровых) или во время интенсивной работы.

В фондах музея завода ТВРЗ хранится ряд воспоминаний, в которых можно встретить описание процесса строительства этой части города. Так, рабочий тамбовских вагоноремонтных мастерских А.И.Горячев вспоминал, как в 1901 г. было отведено место под строительство домов рабочих и служащих. Строительство должно было соответствовать образцам, а места под усадьбу выделялись размером 7 на 8 аршин. За усадьбу работники платили 75 копеек в год. В воспоминаниях, в частности, отмечалось: «Когда начали рабочие строиться, начальник [мастерских] Зубков помогал рабочим в постройке: как то половыми досками, обшивкой вагонной, шпалами,



брусьями и от платформ борты, всеми отходами от вагонов также старого железа и буферными брусьями»⁴²⁴.

Характерно, что старые рабочие в своих воспоминаниях персонифицировали решение о выделении земли под дома и помощь строительными материалами, связывая их с деятельностью начальника вагоноремонтных мастерских А.Т.Зубкова, а не с политикой общества Рязано-Уральской железной дороги.

В железнодорожной колонии действовал магазин потребительского общества, слесарная школа, работали библиотека и любительский театр. Недалеко от станции Тамбов располагалось здание двухклассного железнодорожного училища, расположенного относительно линии железной дороги на другой стороне города.

К началу XX века, как следствие роста станции и развития инфраструктуры пристанционного района, возник целый район (несколько кварталов), получивших название Новый Тамбов. По данным избирательных списков в Учредительное собрание 1917 года (обработанных Стрекаловой Н.В.⁴²⁵) население Нового Тамбова составляло 983 человек.

Новый Тамбов на плане Кокневича. 1914 г.



Характерным индикатором формирования социальной самоидентификации сословий и профессий русского

424 Музей ТВРЗ. Папка. А.И. Горячев (Сотрудник ТВМ 1900 г.).

425 Стрекалова Н.В. Списки избирателей в Учредительное собрание как источник по профессиональной классификации городского населения Тамбова // XI Державинские чтения. Тамбов, 2006.



города традиционно служили храмы. В 1914 г. впервые встал вопрос об открытии храма в районе вокзальной площади. 26 февраля 1914 г. начальник Тамбовских вагонных мастерских Мыльников обратился к начальнику Тамбовского жандармского отделения с приглашением присутствовать на собрании «всех служащих мастерских для обсуждения вопроса по изысканию средств на сооружение храма в колонии при станции Тамбов»⁴²⁶. Был образован комитет по сооружению храма при ст. Тамбов⁴²⁷. 1 марта общее собрание рабочих и служащих тамбовских вагоноремонтных мастерских по вопросу «об усилении притока пожертвований на храм» постановило «производить вычет 1% жалованья всех штатных и поденных служащих тамбовских мастерских»⁴²⁸.

Церковь действовала очень недолго и, к сожалению, ее материалы метрического учета не могут дать длинные ряды наблюдений социально-демографической динамики околостанционного прихода. Однако некоторые наблюдения все же можно сделать. Сохранились метрические книги 1916, 1917 и 1918 гг. Книги 1916 и 1918 г. дошли до нас в неполном виде. Записи 1916 года начинаются с летних месяцев, а 1918 г. - заканчиваются августом. Поэтому наиболее полной может считаться метрическая книга за 1917 г.

Ограниченность данных не позволяет делать широких обобщений. Однако можно предположить, что 1917 год повторяет динамику предшествующих по показателю сезонности рождений. Обращает на себя внимание традиционный спад рождений в декабре. Тем не менее, декабрьские рождения не представляют собой абсолютного минимума, который приходился на сентябрь и октябрь.

График крещения в привокзальной Николаевской церкви. 1917 г.



426 ГАТО. Ф. 1029. Оп. 1. Д. 111. Л. 200.

427 Там же. Л. 219.

428 Там же. Л. 246.



Большая часть прихожан церкви была представлена выходцами из близлежащих к Тамбову волостей и самого Тамбова. Отметим, что беженцы или проезжающие редко появлялись в записях о крещениях. Впрочем, и об этом нельзя говорить с достаточной уверенностью, так как трудно различить служащих Тамбовского железнодорожного узла, переведенных с других дорог, от беженцев лишь по указанию места рождения.

Таблица 4. Места приписки родителей детей, крещенных в Николаевской церкви в 1917 г.

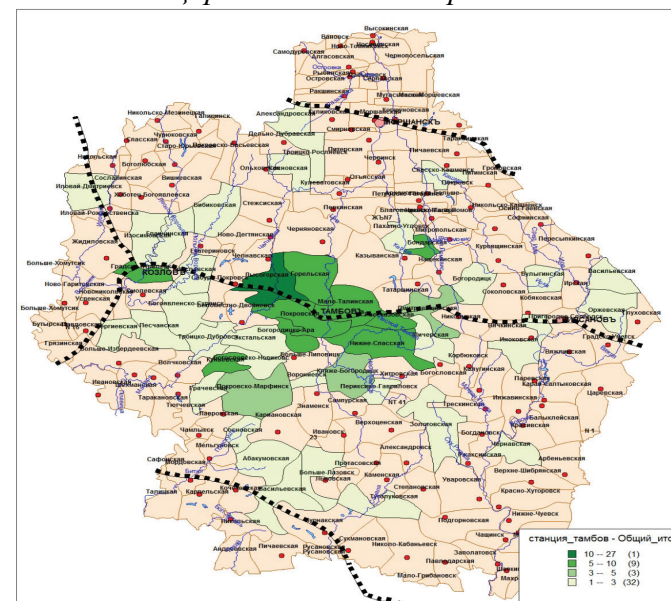
Места приписки	Ч и с л о крещений
Тамбов	27
Лысогорская	21
Рассказовская	8
Мало-Талинская	7
Бондарская	6
Покровская	6
Куньевская	6
Горельская	5
Богородицко-Араповская	5
Градско-Стрелецкая	5
Нижне-Спасская	5
Дмитриевщинская	4
Княже-Богородицкая	3
Кордюковская	3
Покровско-Марфинск	3
Козлов	3
Абакумовская	2
Александровская	2
Грачевская	2
Экстальская	2
Богоявленско-Суренск	2
Остальные волости тамбовские и не тамбовские города, упоминаемые по 1 разу	59



Как нетрудно заметить, исключая Тамбов, особенно много было выходцев из Лысогорской волости. Отчасти это неудивительно, так как еще по данным статистических обследований 80-х гг. XIX в. в этой волости наблюдалось рекордное в Тамбовском уезде число дворов, основным промыслом которых являлся заработок на железных дорогах⁴²⁹. Правда, тогда речь шла о поденных работах, а факты крещения детей в рамках железнодорожного прихода говорят скорее о миграции в город.

Пространственный анализ данных о местах приписки родителей, крестивших детей в Никольской церкви Тамбова в 1917 г. показывает, что на станции Тамбов работали в основном выходцы из населенных пунктов, расположенных вдоль железных дорог.

Пространственное распределение данных метрической книги Николаевской церкви г. Тамбова о рождениях в 1917 г.



Некоторые выводы можно сделать, проанализировав данные о сословии родителей и поручителей при крещении. Вообще подавляющее число родителей принадлежали к крестьянскому сословию. Однако в этот период сословие становилось, скорее, формальным признаком. Часто у крестьян поручителями выступают представители других сословий. Наиболее часто встречаются мещане Тамбова,

429 Статистическое описание Тамбовского уезда. Тамбов, 1886. С. 263.



что подчеркивает условность сохранявшихся сословных различий.

Фактом, свидетельствующим о разрушении традиционного сословного общества, является и то, что вместо сословия в метрике часто указывалась профессиональная принадлежность родителей. Наиболее часто упоминаются административные должности города и железной дороги. Впоследствии, по неполным данным 1918 г., наименование статуса заменяется на однообразное - «гражданин».

По данным книги регистрации железнодорожного жандармского полицейского управления за 1907-1914 гг. можно установить соответствие сословия и занятий населения, проживавшего в районе станции. Станция была промежуточным звеном, где вчерашние крестьяне трудились в качестве парикмахеров, буфетчиков, чернорабочих и т.д., а затем приписывались к городскому обществу и выбывали из поля зрения железнодорожных жандармов.

Очевидно, что работники железнодорожных мастерских доставляли беспокойство городским обывателям. Они не вписывались в уже сложившуюся городскую социальную топологию. По образу поведения, похожие скорее на «золоторотцев», городских люмпенов, забияки и сквернословы, они, тем не менее, были сравнительно хорошо оплачиваемыми рабочими, состоявшими в потребительском обществе, грамотными, имеющие возможность посещать железнодорожную библиотеку и любительский театр. Пресса сыграла заметную роль в деле интеграции железнодорожников в социальные структуры города.

Описывая трудности службы рядовых железнодорожников, провинциальные публицисты начала XX века, пытаются по-новому раскрыть социальный смысл статуса «железнодорожник», который к этому времени ассоциировался в массовом сознании с административным произволом, коррупцией, финансовым благосостоянием.

В одной из таких статей, автор рисует обобщающий портрет такого служащего, который, возможно, стоит привести целиком потому, что он хорошо иллюстрирует важный этап процесс «социального знакомства» города и железнодорожников. «Должности железнодорожных кондукторов, смазчиков, стрелочников чаще всего



занимают малограмотные крестьяне, отбывшие воинскую повинность. Уволится солдат-крестьянин, по истечении известного срока службы в запас, придет в свою родную деревню, но уже далеко не такой, каким ушел. Служа в солдатах, узнавши, привыкнув за время пребывания в городе, ко многому, о чем прежде, живши в деревне, и понятия не имел он уже не может довольствоваться тем, что дает деревня, малый надел земли. И вот солдат, погостив некоторое время дома, возвращается в город на отхожий промысел. Случается так, что некоторые из этих пришельцев, поступающих на железную дорогу с окладом 15-20-25 рублей в месяц, выписывают свою семью, если она у них есть в город, где начинается монотонная, однообразная, серенькая полугородская, полудеревенская жизнь: жена стряпает, возится по хозяйству, ухаживает за детьми, а муж ездит с поездами кондуктором или дежурит на линии стрелочником, домой же приходит только спать»⁴³⁰.

Вообще районы железной дороги в городах обладали достаточным своеобразием, как всякое место, подчиненное юрисдикции нескольких инстанций. Дело не только в том, что земства и городские думы, особенно в конце XIX века, постоянно выясняли через суд отношения с железными дорогами по поводу земель, использования водных ресурсов, незаконно возведенных или снесенных построек. Иногда в провинциальной прессе появлялись сообщения об обнаружении своеобразных поселков, возникавших на территориях в зоне железных дорог. Такой поселок, например, был неожиданно обнаружен представителями городской администрации в Тамбове на территории пригородных лесных складов, расположенных рядом с железной дорогой.

Для городов Центрального Черноземья, промышленность которых была в целом ориентирована на аграрные производства с небольшим количеством рабочих, было характерно проживание рабочих в пригородных слободах или ближайших к городу волостях. Поэтому при анализе модернизационной динамики аграрных городов важно, что именно развитая инфраструктура железнодорожных станций позволяла существование своеобразных рабочих «анклавов» в городах в районах железной дороги. В частности в Тамбове целый городской



район возник вокруг железнодорожных мастерских еще и потому, что вместе с железной дорогой пришло водоснабжение, источники строительных материалов, элементы социально-культурной инфраструктуры.

Эта инфраструктура к тому же являлась и материальным фактором ускорения социальной модернизации городских рабочих. В одной из своих корреспонденций автор Мастеровой отмечает, что в Козлове большинство посетителей образцового театрального кружка это служащие станции. После открытия городского театра многих из мастеровых, которые прежде «в свободное время никогда не протрезвлялись», можно встретить в театре с «энтузиазмом, аплодирующими артистам»⁴³¹. «И грубым людям присущи эстетические чувства и возвышенные порывы!» - оптимистически заключает автор⁴³².

В заключении можно отметить, что возникновение элементов железнодорожной инфраструктуры в городе, лишенном крупных промышленных предприятий, было мощным и устойчивым градообразующим фактором.

**«... И это, заметьте, в вокзале, при всей публике!»
учащаяся молодежь и железнодорожный транспорт в начале XX в.**

Железная дорога стала новым общественным местом, представителям различных классов и сословий приходилось встречаться. Неудивительно поэтому, что зарисовки из вагонов и вокзалов железнодорожных станций стали часто появляться на страницах провинциальной прессы. Жанр таких публикаций соответствовал их цели: представить срез характерных черт современного корреспондентам общества. Среди таких публикаций нередко встречаются связанные с учащейся молодежью, перемещающейся по железной дороге в дни каникул. Особое внимание периоду рождественских и пасхальных каникул авторы уделяли в связи с резким увеличением количества пассажиров за счет разъезжающих по домам учащихся. Если массовое перемещение переселенцев и отходников было ожидаемым явлением для железнодорожников, то

431 Тамбовские губернские ведомости. 1898. №102.

432 Необходимо отметить, что в 1898 году в газете появляется сразу несколько статей о социальном положении низших железнодорожных служащих за псевдонимом Мастеровой. Автор Мастеровой если и был сам железнодорожником, то, скорее всего, относился мелким или средним служащим. Будучи солидарен с железнодорожниками вообще, этот автор имеет явно «интеллигентские» взгляды, что заметно по характерным оборотам его письменной речи. Поэтому будет верно сказать, что в заметках Мастерова мы видим рабочих железнодорожных мастерских глазами городского интеллигента.



учащиеся гимназий, реальных училищ, семинаристы и т.д. еще долго оставались причиной переполнения вагонов пассажирских поездов и шумных беспорядков на вокзалах.

Козловский вокзал, открытка начала XX в.



В дни каникул, нередко на станциях беспокойство окружающим причиняли и воспитанницы женских учебных заведений. Корреспондент газеты «Тамбовский Край» в дни пасхальных каникул 1908 г. с негодованием писал об ожидавших поезда моршанских гимназистках, описывая их поведение как «до крайности вызывающее»⁴³³. Поводом к возмущению автора газетной статьи стал не только шум от развеселившейся компании юных барышень, но и темы их разговоров: «Говорили громко и на самые, что называется, «сногшибательные» темы, не стесняясь ни старых, ни малых, ни женщин, ни мужчин». Придерживающегося традиционной морали автора этой заметки шокировало то, что гимназистки открыто коснулись «проблемы пола». «И это, заметьте, в вокзале, при всей публике!» - восклицал негодующий корреспондент.

Заметки корреспондентов провинциальных газет обращают на себя внимание не только событиями повседневной жизни пассажиров железных дорог, но и самим фактом отнесения какого-либо события к примечательным. Характерно, что случай с моршанскими гимназистками был перепечатан «Московскими ведомостями» без дополнительных комментариев, по-видимому, не только как курьез, но и как яркая иллюстрация к набиравшему силу движению женской эмансипации.

433 Московские ведомости. 1910. 18 (05) июня; Тамбовский Край. 1910. № 848.

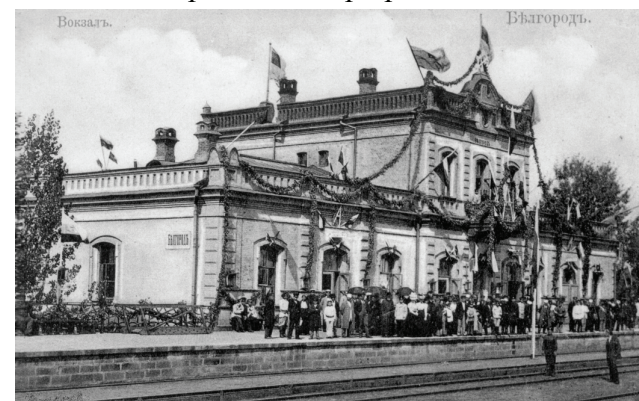


Весной 1900 г. «Губернские ведомости» сообщили, что в это время года наплыв учащихся создает «необыкновенную толкотню и давку в вагонах»⁴³⁴. Наибольших размахов это явление достигло на Камышинской ветви (движение открыто в 1894 г.)⁴³⁵, где семь пассажирских вагонов разных классов регулярно переполнялись при возвращении молодежи в Тамбов после пасхальных каникул, причем «одновременно едут все гимназисты, реалисты, семинаристы и проч.». Из-за переполнения поездов продажа билетов на малых промежуточных станциях не начиналась, и кассы не открывались. Корреспондент со станции Кариан-Строганово, Камышинской ветви, отмечал, что большинство ожидавших на вокзале пассажиров опять-таки составляли воспитанники тамбовских учебных заведений. В результате некоторые пассажиры, по выражению автора заметки, «решились ворваться на площадки вагонов без билетов, объясняя свои действия экстренностью поездки»⁴³⁶.

434 Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 43.

435 Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива кабинета министров. СПб, 1903. Т.3. С.306.

436 Там же. С. 309-311.



Социальное разнообразие и большое количество публики, скоплявшейся на станциях, было обусловлено не только растущей мобильностью населения, но и особенностями функционирования парового транспорта. Например, длительными остановками, связанными с заправками паровозов водой, станционными маневрами, пропусками встречных поездов в условиях однопутных магистралей. Даже на железной дороге с двумя колеями, как например, от Козлова до Тамбова, поезд шел от 2 до почти 4 часов⁴³⁷. Во время остановок пассажиры могли выйти в здание вокзала, посетить буфет и т.д.

Кстати, поведение учащейся молодежи, возможно, могло «подогреваться» в пристанционных буфетах. Во всяком случае, в 1902 г. по Тамбово-Уральскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог был распространен предписание о сборе у содержателей железнодорожных буфетов, подписки, с обязательствами «не отпускать воспитанникам средних учебных заведений (гимназистам, учащимся реальных и коммерческих училищ и т.д.) водки, пива и других алкогольных напитков». Нарушители-буфетчики должны были быть привлекаемы к уголовной ответственности⁴³⁸.

Учащиеся гимназии или реального училища пользовались чаще всего вагонами II и III класса. Дети старше десяти лет платили полную стоимость билета в соответствии с классом и тарифами. Для понимания масштаба цен приведем стоимость билета в 1914 г. От Козлова до Тамбова (около 70 верст) она составляла для

437 Адрес календарь Тамбовской губернии за 1914 г. Тамбов, 1914. С. 729.

438 ГАТО. Ф.1029. Оп 1. Д. 9. Л. 74, Приказ №12 от 15 декабря 1902 г.



первого класса 2 р. 63 к., второго класса 1 р. 58 к., для третьего 1 р. 05 к., самые неприхотливые могли воспользоваться четвертым классом и доехать до губернского города за 53 к.

Тамбовский вокзал, открытка начала XX в.



Правление дороги следило за соблюдением общественного порядка. Если во время движения поезда или в момент посадки, пассажиры нарушают общественное спокойствие или замечены не трезвыми, то их не допускают на поезд без возмещения стоимости билета⁴³⁹. Стоит добавить, что существовал специальный перечень станций, расположенных далеко от населенных пунктов, где высадка не допускалась.

В заключении можно отметить, что железная дорога, несмотря на все проблемы своего функционирования, давала реальный шанс детям крестьянских семей на получение образования в городе и служила фактором не только пространственной, но и социальной мобильности. Одним из наиболее ярких фактов такой мобильности служит судьба уроженца села Вяжли Кирсановского уезда, потомка крепостных крестьян, Ивана Афанасьевича Федченкова, ставшего впоследствии митрополитом Вениамином, архиепископом Алеутским и Североамериканским, крупным церковным деятелем международного масштаба. В своих воспоминаниях он писал о решении поступать в тамбовское духовное училище: «Решивши «хоть одного» попробовать учить выше, родители... должны были ехать

439 Извлечение из правил о перевозке пассажиров. 1873 г.



со мной в Тамбов, за 90 верст от Кирсанова... Нужно тратиться на железную дорогу? Ну что же поделаешь!»⁴⁴⁰ Пример митрополита Вениамина (Федченкова) не был единичным и это обстоятельство подчеркивает, что железнодорожный транспорт в начале XX в. был важным фактором социального и культурного развития российского общества.

Таким образом, социально-экономические перемены во второй половине XIX века, связанные с отменой крепостного права, развитием рыночных отношений, ускорением промышленного переворота, привели Россию к созданию железнодорожного транспорта, который, в свою очередь, ускорил общий процесс модернизации в стране. Под воздействием общероссийских и общемировых факторов модернизации, освоения новых видов транспорта происходило изменение стереотипов сознания, изменилась повседневная жизнь человека, сам человек. Рельсовый транспорт привел к изменению социального состава населения, взглядов и ценностей его различных слоев.

Железнодорожный транспорт представляет собой систему, влияющую на экономику и на уровень жизни, здоровья, культуру, образование. Для реализации социальных и культурных функций железнодорожное ведомство создавало сеть учреждений. Таким образом, развивалась социокультурная инфраструктура. Перемены, которые происходили в экономической и общественно-политической жизни, были неразрывно связаны с началом реформаторской деятельности в культурной среде российского общества. Процесс модернизации общества затронул не только центр, но и периферию России. Со второй половины XIX века в российском обществе меняются представления о провинции⁴⁴¹.

Безусловно, основная роль железнодорожного транспорта состояла в перевозке пассажиров и грузов на дальние расстояния. Однако, влияние железной дороги было одним из самых сильных транспортных факторов, изменившим жизнь городских жителей. Возникновение вокзала в городе изменяло привычное расположение экономических и культурных узлов городской

440 Митрополит Вениамин (Федченков). На рубеже двух эпох. М., 1994. С. 81-82.

441 Петухова Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 - 1910-е годы: Автореф. дис. ... к-та. ист. наук. СПб., 2005. С. 18.



инфраструктуры. Возникала ли станция в городе, или на некотором отдалении от него, вокруг начиналось формирование новой промышленной и торговой застройки, появлялись дома новых жителей, занятие которых, как правило, было связано с железной дорогой. Упрощение возможности быстрого перемещения наряду с усложнением жизни в городах привело к возникновению пригородных дачных поселков, в сообщении с которыми железная дорога играла важную роль. Железнодорожные подъездные пути влияли на топографию городского пространства. Привокзальная площадь надолго стала одним из важнейших общественных мест города.



Заключение.

В начале XX в. в городском менталитете произошло изменение в понимании скорости. Как отмечали современники: «Что такое «ускоренное передвижение»? Да ведь это увеличение человеческой жизни в пространстве! Той самой жизни, которая во всяком здоровом существе составляет единственную цель всех действий, затрат, усилий, труда и мысли». В истории России, как в истории любой цивилизации, город играл важную роль. Город, по выражению американского философа цивилизации, урбаниста Л. Мамфорда, «есть точка максимальной концентрации власти и культуры общества. Город это одновременно и физическая единица совместной жизни и символ тех коллективных стремлений и единодушия, вырастающих в его условиях. Наряду с самим языком он остается величайшим творением человека». Это касается городской застройки, коммунальных сетей, в значительной степени сетей городского транспорта и связи. С ростом города появилась необходимость в быстром и комфортном передвижении по территории. Высокая скорость стала важной характеристикой транспортных услуг (транспортного продукта) лучшего качества, не утратив при этом и внеэкономический, и даже политический аспекты.

Усложнение городской жизни в результате процесса социальной модернизации и технического прогресса привело к появлению новых видов городского транспорта (велосипед, автомобиль, железнодорожный транспорт). Свобода перемещения является одним из ключевых показателей уровня развития социума. Новые возможности мобильности в городском пространстве вызвали не только ряд достаточно очевидных экономических изменений, но и привели к значительным социокультурным трансформациям, сформировали новую ментальность и систему ценностей городских жителей, повлияли на возникновение новых социальных практики и ритуалов. В это время автомобиль стал символом достатка и социального превосходства, велосипед дал женщине совершенно новые возможности личной мобильности, развитие пригородного железнодорожного транспорта вызвало рост дачных



пригородных поселков со своеобразным ритмом и стилем жизни и т.д. Неслучайно, что в это время приходит новое понимание городского пространства, возникают первые научные подходы к планированию благоустройства городской территории.

Таким образом, изучение транспортной инфраструктуры на микроуровне показывает целостность города как социально-экономического и социально-культурного объекта. Развитие городского транспорта во второй половине XIX – начале XX в. было теснейшим образом вписано в социальную динамику урбанизационных процессов русского провинциального города центральной России.



Учебное издание

БАРАНОВА Елена Вячеславовна
КОНЧАКОВ Роман Борисович

**«Ваньки», «людодавы» и «колесари»:
провинциальная городская культура и транспорт
во второй половине XIX- начале XX в.**

Монография

Печатается в авторской редакции
Компьютерная верстка В.В. Барановой