

11. Козлов В. И. Динамика населения СССР (Общий и этнодемографический обзор) // История СССР. 1991. № 5. С. 10-11.
12. Народы России: Энциклопедия. М., 1994. С. 21.
13. Итоги Всесоюзной переписи населения 1970 года. М., 1973. Т. 1. С. 373.
14. Рассчитано по: Текущий архив отдела переписи населения Свердловского областного комитета по статистике. Перепись 1989 г. Табл. 29 с «Распределение населения отдельных национальностей по полу и возрасту». Л. 1-27; Итоги Всероссийской переписи населения 2002 г. Т. 4. Национальный состав и владение языками, гражданство. М., 2005. С. 558, 569.
15. Рассчитано по: Текущий архив отдела переписи населения Свердловского областного комитета по статистике. Перепись 1989 г. Табл. 29 с «Распределение населения отдельных национальностей по полу и возрасту». Л. 1-9; Итоги Всероссийской переписи населения 2002 г. Т. 4. Национальный состав и владение языками, гражданство. М., 2005. С. 563.

**Сухоносова С.В.**  
**(Екатеринбург)**

#### **Регламентация извозного промысла в Екатеринбурге в конце XIX – начале XX вв.**

В пореформенной России гужевой транспорт оставался основным (а часто и единственным) видом городского транспорта. В то же время качество перевозок, осуществляемых извозчиками, далеко не всегда соответствовало пожеланиям пассажиров. По этой причине достаточно остро стояла проблема регламентации частного извозного промысла.

Не был исключением и Екатеринбург, где извозчики пользовались дурной славой. Горожане постоянно жаловались на их грубость и заламывание очень высоких цен. К тому же извозчики часто становились причиной многих дорожно-транспортных происшествий (1). Были нередки случаи, когда налетевший экипаж сбивал переходов, из-за того, что извозчики на перегон друг друга гнали к предполагаемому пассажиру (2).

Одним из первых и достаточно удачных шагов на пути к ограничению произвола извозчиков стало установление городским самоуправлением строго зафиксированных цен за проезд пассажиров. В январе 1879 г. Екатеринбургская городская дума утвердила составленную управой таксу от 20 до 80 копеек (в зависимости от времени провоза пассажиров и расстояния перевозки).

Таблица 1

**Таксы для легковых извозчиков города Екатеринбурга (1879 г.), руб.\***

Такса	В зимние и летние месяцы	В весенние и осенние месяцы
За первый час	0,25	0,3
За второй и последующие часы	0,2	0,25
За проезд в один конец	1,15	0,2
За проезд в отдаленные части города	0,2	0,25

\* Составлено по: Екатеринбургская неделя. 1879. 25 июля. №1. С.9; Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С.794.

В осеннее и весеннее время плата на 5 копеек поднималась. Плата за проезд за черту города и по праздничным дням определялась по взаимному соглашению извозчиков с пассажирами (3).

В последующие годы (в 1878, 1884, 1891, 1901, 1910, 1915, 1917 гг.) городской думе приходилось неоднократно пересматривать таксу, вносить дополнения, а управе напоминать извозчикам об ее соблюдении. В течение этих лет плата поднималась постепенно, гласные неохотно соглашались на повышение расценок, отстаивая интересы городских обывателей. Ходатайства извозчиков о повышении таксы поступали несколько раз (в июле 1915 г., в мае 1916 г.), но каждый раз отклонялись (4).

Таблица 2

**Таксы для извозчиков города Екатеринбурга (1915), руб.\***

Плата за проезд	Лихачи		Легковые извозчики		Коробочники	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
За первый час	0,8	0,8	0,45	0,5	–	–
За второй и последующие часы	0,5	0,5	0,3	0,35	–	–
По городу в один конец	0,4	0,4	0,25	0,3	–	–
В отдаленные части города	0,5	0,5	0,3	0,35	–	–
От станции Железнодорожного вокзала «Екатеринбург I»:						
– до Главного проспекта	0,7	1,0	0,4	0,6	0,3	0,5
– до Крестовоздвиженской улицы	0,8	1,2	0,45	0,7	0,35	0,6

– до Александровского проспекта	1,0	1,4	0,5	0,8	0,45	0,7
---------------------------------	-----	-----	-----	-----	------	-----

\* Составлено по: ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.376 а. Л.315.

Даже в марте 1917 г., когда извозчики в условиях военного времени потребовали повышения таксы, гласные Думы заявили, что это будет слишком обременительно для населения, и постановили отклонить ходатайство (5). В апреле 1917 г. ситуация еще больше усложнилась: в условиях постоянного роста цен на фураж и «жизненные продукты» извозчики стали требовать отмены таксы и разрешения «езды по соглашению». Новые варианты таксы, разработанные Екатеринбургским КОБом и городской управой, Общее собрание извозчиков не приняло, и 21 июня 1917 г. организовало забастовку (6).

Таблица 3

**Проект таксы для извозчиков города Екатеринбурга (1917), руб.\***

Плата за проезд	На резиновых шинах		На железных шинах		Коробочники	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
За первый час	1,2	1,5	1,0	1,3	0,8	1,1
За второй и последующие часы	1,0	1,4	0,8	1,2	0,6	1,0
По городу в один конец	0,5	0,6	0,4	0,6	0,3	0,4
В отдаленные концы	Определяется по соглашению извозчиков с пассажирами					
От станции «Екатеринбург I», «Екатеринбург II»: – до Главного проспекта	1,2	1,6	1,0	1,4	0,8	1,2
– до Крестовоздвиженской и Отрясихинской улиц	1,4	1,8	1,2	1,6	1,0	1,4
– до Александровского проспекта и далее	1,6	2,0	1,4	1,8	1,2	1,5
От станции «Екатеринбург III»: – до Исети	1,8	2,4	1,5	2,1	1,2	1,8
– за Исеть	2,1	2,7	1,8	2,4	1,5	2,1

\* Составлено по: ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.620. Л.281 об.-282.

Городская дума «не дрогнула» перед угрозой забастовки, а поручила Управе (по предложению гласного Д.А.Ардашева) организовать перевозку с вокзала багажа малообеспеченного населения «своими силами» (7). В результате переговоров властям города удалось убедить извозчиков отказаться от требования отмены таксы и ограничиться ее повышением.

Другим важным шагом, на пути к решению проблемы регламентации извозного промысла стало установлением городским управлением правил, регулирующих уличное движение. По обязательным постановлениям, разработанным управой в течение 1876 г. и утвержденным городской думой в апреле 1877 г., извозчикам запрещалось ставить лошадей с возами у магазинов, лавок, постоянных дворов, на середине улиц, чтобы не загромождать проезд. Владельцы лошадей обязывались ставить их по линии тротуаров не больше, чем по две в ряд (8). По обязательным постановлениям 22 июня 1881 г., для стоянки извозчиков отводились определенные места на биржах (были установлены у гостиниц, общественных зданий, и в наиболее людных местах; к 1889 г. в Екатеринбурге была организована 31 биржа), останавливаясь на улицах, извозчики должны были следить за тем, чтобы не загородить проезд. Подавать экипажи извозчикам следовало осмотрительно, по очереди; по улицам ездить умеренно, не «скакать вперегонку». У театра и других мест большого съезда публики занимать места извозчики должны были по указанию полиции.

Места стоянки для ломовых извозчиков («ломовиков»), выделенных в отдельный разряд в июне 1882 г., назначались управой. Устанавливались технические требования к состоянию экипажей: лошади должны быть здоровыми, хорошо выезженными, экипажи — приличными, с исправной сбруей.

Обязательные постановления 1881 г. регулировали разные аспекты извозного дела. Лица, желающие заниматься извозным промыслом, должны были заявить об этом в городскую управу, внести плату за право извоза (за год или полгода), дать подписку в соблюдении правил, получить жестяной ярлык с выбитым на нем номером, предъявить в полицейском управлении паспорта тех лиц, которые будут ездить от них как работники, и получить второй экземпляр жестяного ярлыка. Ломовым извозчикам выдавалось по два металлических знака на каждую лошадь. Один из них укреплялся на дуге, второй извозчик оставлял у отправителя, вверившего ему для доставки груз (9).

В целях обеспечения «достойного поведения», вводились ограничения на допуск к занятию извозным делом (не допускались лица моложе 18 лет, лица «нетрезвого поведения» и лица, подвергшиеся суду). Запрещалось грубить пассажирам, кричать, заводить споры, произносить бранные слова; извозчики должны были одеваться в «приличные» кафтаны из темного сук-

на. Вещи, оставленные в экипажах пассажирами, извозчики обязывались немедленно доставлять в ближайшую часть полиции.

Для того чтобы обязательные постановления не оказались «мертвой буквой», городское управление разработало систему наблюдения за их исполнением. С 1884 г. городской голова И.И.Симанов совместно с полицмейстером организовал осмотр экипажей городских извозчиков (с этого времени осмотры устраивались ежегодно). В случае неисправности сбруи, несоответствия правилам одежды, лошадей и экипажей, управа изымала выданные знаки (10). Для постоянного наблюдения за соблюдением правил из среды извозчиков по местам их стоянок избирались старосты. Они подчинялись городскому смотрителю от городской управы и в случае обнаружения нарушений, должны были немедленно сообщить в управу и полицию. Если старосты замечались в потворстве извозчикам, управа или полицмейстер требовали избрания новых старост. В случаях нарушения правил, извозчики подвергались штрафам от 50 копеек до 6 рублей (11). За соблюдением правил «ломовиками» с 1882 г. следили наблюдатели, назначаемые городским головой, а с марта 1888 г. из их среды тоже стали избирать старост (12). По постановлению 22 августа 1884 г., при городской управе были учреждены должности двух санитарных смотрителей. На них было возложено наблюдение за легковыми и ломовыми извозчиками и состоянием городских бирж. В результате, действия управы оказались достаточно эффективными, поток жалоб на извозчиков от обывателей существенно снизился (13).

В 1890-е гг. контроль над извозчиками был несколько ослаблен, и случаи «возмутительных сцен» с применением «отборной брани» участились. Для восстановления порядка в извозном промысле и «улучшения контингента возчиков, не знающих границ приличия», городская дума вынуждена была пересматривать и переиздавать Обязательные постановления 1881 г. (в 1895, 1899, 1900, 1910 гг.) (14). Серьезные изменения в «постановления» были внесены 6 октября 1910 г., когда извозчики были разделены на три разряда летом и два разряда зимой «соответственно приличности кафтанов и качества лошадей и экипажей». Извозчики первого и второго разрядов могли останавливаться на всех улицах, третьего — только на окраинах города и рынках. В отдельные группы были выделены «лихачи» (отличающимся особенно хорошим выездом) и «коробочники» (имевшие право только на перевозку с вокзала). В апреле 1917 г. по решению Екатеринбургского КОБа, «считаясь с требованием военного времени» это деление было отменено (15).

Для организации наблюдения за извозом, изготовления номеров, и на исправление городских дорог с лиц, занимающихся извозным промыслом городским самоуправлением был установлен сбор в пользу города (с легковых извозчиков 12 рублей в год с 1876 г. и 15 рублей с 1878 г.; с «ломовиков» — 13 рублей 50 копеек с 1882 г.; 8 рублей с 1884 г.; с 1886 г. с тех и с других — по 15 рублей за места на биржах; а с 1897 г. по 10 рублей с каждой

лошади, обращенной в извоз (16). В апреле 1899 г. городская дума утвердила предложение управы об установлении сбора с экипажей частных лиц в размере двух рублей в год с каждой лошади, а с января 1910 г. сбором в пользу города были обложены «коробочники» (по 7 рублей 50 копеек в год) (17).

В целом с задачей ограничения производства извозчиков и защиты интересов городских пассажиров органы городского самоуправления справлялись, хотя обязательные постановления выполнялись извозчиками не всегда.

Тем не менее, в условиях роста населения пореформенного Екатеринбурга, интенсивного развития промышленности и торговли принятия мер по регламентации извозного промысла для обеспечения качественного транспортного сообщения было недостаточно. Проблему «предоставления населению города удобных способов передвижения» можно было решить только через создание системы общественного городского транспорта (развитие регулярного трамвайного, автобусного, автомобильного движения). Однако этот вопрос был решен только во второй половине 20-х гг. XX века.

1. Микитюк В.П. Давнишний общественный работник (И. И. Симанов) // Очерки истории Урала. Вып. 4. Екатеринбург, 1997. С. 85.
2. Екатеринбургская неделя. 1879. 19 декабря. № 22-23. С. 309.
3. Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С. 794; Екатеринбургская неделя. 1879. 25 июля. № 1. С.9.
4. ГАСО. Оп. 1. Ф.62. Д.613. Л.5, 11 об., 35, 53; ГАСО. Оп. 1. Ф.62. Д. 376-а. Л. 315; ГАСО. Оп. 1. Ф.62. Д. 526. Л. 99 об.
5. Зауральский край. 1917. 16 марта . № 60. С. 3.
6. Уральская жизнь. 1917. 21 апреля. № 84. С. 3; ГАСО. Ф. 62. Оп.1. Д. 620. Л. 282, 418-419; Зауральский край. 1917. 3 июня. № 120. С.3.
7. Уральская жизнь. 1917. 18 июня. №131. С. 3.
8. Протоколы Екатеринбургской городской думы за 1876 г. Тетрадь IV. № 13-17. С. 197; Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С. 909.
9. Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С. 771-799.
10. Микитюк В.П. Указ. соч. С.85.
11. Город Екатеринбург (1889-1998). Указ. изд. С. 791-792, 794.
12. Там же. С. 798-799, 901; ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.5.
13. ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д. 613. Л.4.
14. Екатеринбургская неделя. 1895.16 июля. №28. С.555-556; ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.20, 22 об., 35; Ф. 8. Оп.1. Д.1977. Л.8-9; Д.1978. Л.35 об.-36 об.; Обязательные постановления Екатеринбургской городской думы. Екатеринбург, 1901. С. 13-21.
15. Уральская жизнь. 1917. 29 апреля. № 88.С. 3; ГАСО. Ф. 62. Оп.1. Д.613. Л.53; Д. 376-а. Л. 28-28 об.
16. Город Екатеринбург (1889-1998). Екатеринбург, 1998. С. 188, 841, 874; Протоколы Екатеринбургской городской думы. 12.04.82. С. 1; ГАСО. Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.5.
17. ГАСО. Ф.8. Оп.1. Д.1977. Л. 19-20; Д.613. Л.22; Д. 1875. Л. 80; Ф.62. Оп.1. Д.613. Л.53.