

# «КАРЕТУ МНЕ, КАРЕТУ!»

## Городской транспорт губернского Гродно

Сергей ЗАНЕВСКИЙ

Фото из открытых интернет-источников



Двести лет назад общественный транспорт являлся редким явлением. Большинство горожан как губернского Гродно, так и других городов обычно передвигались пешком. Лишь при необходимости пользовались услугами легковых и ломовых (грузовых) извозчиков – своеобразного такси. Даже к концу XIX века современники вспоминали: «в Гродно число извозчиков настолько незначительно, что всякий пассажир знает по лицу каждого извозчика и даже по фамилии».

**Правила для извозчиков и их заработная плата**

В первую половину 1886 года в Гродно для легковых извозчиков существовала такая такса: за один курс езды по городу – 10 копеек, за проезд на вокзал – 25 копеек, за один час езды по городу с остановками – 30 копеек, за проезд в лагерь на Занеманский форштадт – 50 копеек, за обратный курс из лагеря в город – 40 копеек.

Из заявления полицмейстера в июне этого же года следовало, что легковым извозчикам крайне затруднительно содержать в опрятности сбрую и кучерскую одежду, исправить экипажи, «так как заработок их очень мал и такса за проезд слишком мала». Находя такое заявление вполне справедливым, полицмейстер просил предложить на обсуждение думы вопрос об увеличении платы извозчикам: поднять на 5 копеек плату за один курс езды по городу. Гродненская городская дума с этим предложением согласилась.

Причём плата различалась в зависимости от качества транспортного средства. Большинство экипажей были некрытыми, но встречались и с фартухами, с двумя фонарями по обеим сторонам козел, которые зажигались в тёмное время суток. Проезд в последних стоил на 10 копеек дороже.

Подобно современным таксистам легковые извозчики XIX века также располагались на определённых площадках и стоянках (как правило, на площадях и крупных улицах), за которые необходимо было вносить плату в городскую казну. Первоначально это была своеобразная плата за стоянку или право проезда по улицам города. По распоряжению губернского начальства подобный «сбор с легковых извозчиков» взимался с 1827 года в размере по 4 рубля 50 копеек в год с каждого извозчика. Однако впоследствии плата стала «налогом на самый промысел», и в 1888 году она составляла по 2 рубля в год или по 2 копейки в день.

Недостаточно было просто приобрести транспортное средство и, уплатив соответствующий на-



лог, заняться извозным промыслом. В первую очередь в местном отделении городской полиции нужно было получить свидетельство о благонадёжности и пристойном поведении. «Обязательные постановления о легковых извозчиках» оговаривали: «Лица, уже получившие дозволение на право езды, но замеченные впоследствии полицией в дурном поведении, упорном уклонении от правил, а также в грубом или дерзком обращении с пассажирами, лишаются по распоряжению городской управы права заниматься извозом без передачи одного другому лицу».

Кроме того, необходимо было иметь здоровых коней. Городская управа выдавала на каждый экипаж по два металлических значка с одинаковым номером, один из которых прикреплялся на правой стороне колёс экипажа, а другой – поменьше – извозчик должен был прикреплять сзади себе к воротнику. Номер значка также обозначался белой краской на задке кузова экипажа.

**Требования к внешнему виду транспорта, техосмотр и виды жалоб на «водителей»**

Интересно, что требования к внешнему виду транспортного средства, как и опрятности самих извозчиков, были достаточно жёсткими. При этом все они должны были соблюдаться за собственный счёт. Существовали строгие тарифы на транспортные услуги, а доходы от извоза были настолько малы, что местная Городская дума и управа были буквально завалены соответствующими жалобами. Сегодня они хранятся в нашем городском Национальном историческом архиве Беларуси.

Существовал в то время и своеобразный техосмотр: лица, занимавшиеся извозом, обязаны были представлять к осмотру лошадей, экипажи и все необходимые принадлежности.

Лица, которые ещё не достигли 17-летнего возраста, к извозу не допускались. Всё те же «Обязанно-





сти» специально оговаривали: «Во время отправления промысла все извозчики в обязательном порядке должны быть трезвыми и обращаться со своими пассажирами исключительно вежливо». Однако если эти правила касались самих извозчиков, то поведение пассажиров они никак не оговаривали. Многочисленные жалобы «водителей» экипажей в Городскую управу говорят о том, что их клиенты нередко вели себя вызывающе, находились в нетрезвом состоянии. «Часто встречаются пьяные пассажиры, придирающиеся к извозчикам без всякого повода, сорвут значки и продержат их у себя несколько дней, в течение которых лошади их будут арестованы в пожарной команде за неимение значка».

Вещи, забытые ездоками в экипажах, извозчики были обязаны немедленно возвращать нерадивому клиенту, а в случае ухода ездоков, представлять их в полицию. По требованию полиции извозчики обязывались возить: поднятых на улице заболевших, ослабленных, находящихся в бесчувственном состоянии и скоропостижно умерших.

### Правила передвижения и стоянки в Гродно

Извозчикам воспрещалось привязывать лошадей к тумбам, фонарям и другим столбам, перилам и решёткам. Останавливаться у клубов, при театре, у станции железной дороги и при всяком значительном мероприятии только на тех местах, которые были специально указаны полицией. При этом сходить с колёс, и уж тем более оставлять свою лошадь без присмотра категорически воспрещалось. Как гласили «Обязательные постановления о легковых извозчиках»: «Во время езды по улицам извозчики обязаны: держаться правой стороны; ездить умеренной рысью; не ездить наперегонки. Но не воспрещалось объезжать умеренной рысью. При выезде из ворот, при поворотах и в тех местах, где движение стеснено, ехать шагом. При спуске под гору, на перекрёстках, а также перед проезжающими и переходящими улицу сдерживать лошадей. Слушаться преду-

ждений от полиции, и, в свою очередь, предупреждать окриком проезжающих и проходящих; уступать дорогу крестным ходам, похоронным и другим процессиям, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда, останавливаться пока они не проследуют». Кроме того, при остановке на улицах лошади обязаны были не стопорить проезд, а становиться вдоль тротуара, в один ряд, причём не загромождать подъезд к воротам.

Впрочем, регулярно публиковавшиеся в «Гродненских губернских ведомостях» заметки красочно иллюстрируют тот факт, что далеко не все извозчики соблюдали установленные правила. Мартовских вечеров, выйдя из ворот дома Бергмана, где проходило благородное собрание, двое пешеходов чуть не были сбиты несущейся на полном ходу одинокой лошадью с лёгкой четырёхколёсной коляской («пролёткой»). К счастью, животное догнали и остановили подоспевшие прохожие. Иначе выскочившая на тротуар лошадь могла затоптать не одну компанию, наслаждающуюся вечерним воздухом. Как показало дальнейшее разбирательство, извозчик отвлёкся, оставив без надзора свою «дикую спутницу», чем та незамедлительно воспользовалась.

### Модный транспорт, «самодвижущийся экипаж» и стоимость его содержания

Популярным средством передвижения для гродненцев на рубеже XIX–XX веков стал велосипед. Специально для него были введены определённые правила. Например, каждый владелец велосипеда должен был в обязательном порядке получить собственный номер, ездить можно было только по правой стороне улицы или по тротуару. Кроме того, воспрещалось пользоваться велосипедом в городском саду и в местах большого скопления людей.



К 1910 году появился в нашем городе ещё один вид наземного транспорта – автомобили, официально именуемый «самодвижущимися экипажами». Сохранившийся в архиве список владельцев автомобилей в Гродно за 1913 год донёс до нас имена первых пяти счастливиц. Среди них оказались губернский инженер Пинаев, доктор Тальгейм, техник Гордеев, инженер Тилинский. Ещё один автомобиль принадлежал 10-й шоссейной дистанции ведомства Министерства путей сообщения.

Появление совершенно новаторского для тех времён вида транспорта привело к тому, что уже очень скоро вышел специальный проект правил.

Подобные автомобили могли предназначаться как для частного, так и для общественного пользования. В последнем случае их разрешалось использовать для легкового извозного промысла (своеобразное такси); для омнибусного движения (предшественник автобусов), а также для перевозки грузов (грузотакси).

Содержание автомобиля было довольно дорогим удовольствием. Особый сбор с «самодвижущихся экипажей», введённый Городской думой, определял плату 10 рублей в год с двухколёсного мотора, 15 рублей с трёхколёсного, 20 рублей с двухместного и 25 рублей с трёхместного автомобиля. И так далее, прибавляя по 5 рублей за каждое лишнее место. Сбор с автомобилей, предназначенных для перевозки грузов, не должен был превышать 10 копеек с каждого пуда их грузоподъёмности.

### Первые аварии

Во избежание дорожно-транспортных происшествий существовал специальный список улиц, по которым разрешалось движение автомобилей. Среди таких, например, были: Пушкинская, Загородная, Городничанская, Сенная, Варшавская, Подольная с выездом на Скидельское шоссе, Софийский и Жандармский переулки. Грузовым автомобилям было запрещено движение по Муравьёвской и Соборной улицам, исключая случаи подвоза грузов в полицейское управление на Муравьёвской улице.

И всё же, дорожные происшествия с участием «самодвижущихся повозок» не были редкостью. Первые произошли в Гродно уже в 1913 году. «22 мая на мосту через Неман в процессию, возвращавшуюся из Францисканского костёла, врезался автомобиль, в котором ехали военные. Не обращая внимания на толпы людей и просьбы ксендзов Жилинского и Давидовича, автомобиль пытался проехать посередине моста, что не обошлось без жертв».

«В понедельник 28 октября крестьянин Савицкий возвращался из Гродно домой. Сразу за городом на него наехал автомобиль, принадлежащий гродненской крепости, и переломал Савицкому обе ноги. Несчастного доставили в городскую больницу».



Ещё одна авария случилась в 1914 году: «В пятницу 17 января в 11 часов утра военный автомобиль, мчавшийся с бешеной скоростью, при обгоне гружёной повозки А. Докторского на ул. Петровско-Николаевской ударился колесом о бордюр. От удара колесо развалилось на части, а проходивший рядом с повозкой Д. получил удар передней частью автомобиля и упал на дорогу, получив при этом травмы».

Расположение Гродно по обеим сторонам реки Неман постоянно создавало определённые трудности для жителей, передвигавшимся между этими двумя частями города. Городское самоуправление постоянно задумывалось над тем, как лучше осуществлять это сообщение. Паром, наплавной и постоянный мосты, лодки – всё это также являлось видом городского транспорта, только водного. Однако речь о нём пойдёт уже в следующий раз. ■