

¹ Золотарь Людмила Николаевна, аспирантка

Бердянский государственный педагогический университет, г. Бердянск, Украина

Received November 13, 2013; Accepted November 28, 2013

Аннотация. Проанализировано регламентацию деятельности извозчика с помощью правил извозного промысла, а также рассмотрена роль извоза у городском хозяйстве и для населения. Раскрыты региональные особенности извозного промысла городов Таврической губернии во второй половине XIX века.

Ключевые слова. Извозный промысел, извозчик, правила извоза, Таврическая губерния.

Вторая половина XIX века характеризуется стремительным ростом количества городов в Российской империи. С увеличением территории города, потребность в транспортных средствах возросла, они использовались как для перевозки пассажиров, так и для – грузов. Не была исключением и Таврическая губерния, для которой извозный промысел в городах стал жизненно необходимым. Это было обусловлено тем, что большинство городов Таврической губернии были портовыми. А еще строительство в 1875 году Лозово-Севастопольская железная дороги, которая соединила регион с общеимперской сетью железных дорог, поспособствовала в увеличении количества извозчиков. Извозный промысел также был один из видов пополнения городской казны, что увеличивало его значение для городов Таврической губернии.

Целью данной разведки есть отражение регламентации извозного промысла в городах Таврической губернии во второй половине XIX века и определение его региональных особенностей. Относительно степени изученности данной проблематики, то на сегодняшний день в украинской историографии не существует комплексного исследования по истории извозного промысла, но определенные аспекты отражении

в исследованиях Д. Аверина-Луговой, С. Тархова, В. Успенской, В. Широкова, касающиеся Таврической губернии.

Как любая отрасль извозный промысел, имела свою законодательную базу. Вопрос извозного промысла регулировался положением "О сборе с извозного промысла" от 21 июля 1887 года для тех городов, в которых было введено Городское положение 1870 года [3, с. 295]. Также действовало положение "О распространении общих правил на города, в которых не введено Городское положение 1870 года" от 12 апреля 1888 года и в этих городах порядок сбора средств устанавливался городскими властями. Эти правила каждый раз подлежали утверждению местным губернским руководством [4, с. 64].

Первые попытки установить сбор с извоза в Таврической губернии связаны с Ялтинским городским обществом, которое настаивало на установление в пользу города сбора с биржевых экипажей и верховых лошадей – мотивируя это неудовлетворительным состоянием денежных средств города Ялты. Сбор средств – это своеобразное вознаграждение за занятое извозчиками место в городе на Бульварной улице во время прихода парохода. Извозчики должны были

уплатить в местный бюджет по 5 рублей серебром в год с каждого экипажа и по 1 рублю с каждого верхнего коня, если извозчика уличали в уклонении от уплаты сбора, то он должен был уплатить штраф в двойном размере от суммы сбора. Городское руководство считало, что сумма сбора в пользу города была для извозчиков необременительной, так как значительное количество приезжих наблюдается на Южном берегу Крыма весной, летом и осенью, что дает извозчикам значительную прибыль. А еще именно этот акциз был доходной частью наполнения городского бюджета Ялты [1, л. 1-2 об.].

Таковую же практику и свои правила извозного промысла имели большинство городов Таврической губернии, в них не действовало Городское положение 1870 года, поэтому в городах Таврической губернии были приняты правила по извозному промыслу. В Севастополе такие правила были приняты в 1877, 1880, 1885, 1888 годах, в Ялте 1865 и 1889 годах, Феодосии – 1887. Все эти правила содержали положения, которые были сходны между собой, но некоторые из них имели определенные локальные вариации.

Согласно положению "О сборе с извозного промысла" от 21 июля 1887 года для тех городов, в которых введено Городское положение 1870 года, денежный сбор не мог превышать 10 рублей в год с каждой лошади [3, с. 295]. Для каждого города исходя из этой нормы, устанавливался свой лимит. Сбор платился за полгода.

Во всех правилах извозного промысла без исключения отмечалось, что к занятию личным извозом допускались представители всех сословий не моложе 18 лет, но в Правилах извозного промысла города Феодосия возрастная ценз снижена до 16 лет [5, с. 1].

Каждый желающий заниматься этим делом должен был получить разрешение городской управы, с уплатой в городскую казну установленного сбора за треть года вперед. В извозных правилах города Ялты за 1889 год, отмечалось, что билет, который удостоверяет право осуществлять извозный промысел выдавался сроком на 1 год [11, с. 1]. Для получения разрешения от городской управы желающий заняться извозом должен предъявить удостоверение от полицмейстера о благонадежности. Лица, имеющие неблагонадежную репутацию в обществе дополнительно предоставляли ходатайства от владельцев 5 яликов. Вообще не допускались к занятию извозным промыслом лица, совершившие уголовное преступление, которые вели аморальный образ жизни: пьяницы, хулиганы и те, которые трижды нарушили правила извозного промысла.

Особа, которая получила право заниматься извозом, городская управа выдавала металлические знаки или номера в двух экземплярах, без этих знаков занятия промыслом не допускалось. Также Управа указывала место, на котором извозчик имел стоянку, этот вопрос согласовывался с портовым руководством, в городах, которые имели выход к морю.

Хозяин ялика, желавший вместо себя поставить рабочего, записывал в городскую управу номер транспортного средства на имя рабочего и предоставлял ходатайство для получения разрешения. Для наблю-

дения за порядком на бирже извозчики самостоятельно выбирали старосту.

Существовала система взысканий и наказаний, если извозчик нарушал правила извоза во время движения, то его биржевой староста снимал с биржи на некоторое время, если нарушали трижды, то извозчика лишали права заниматься промыслом сроком на год. Извозчик, который был безответственный и неблагонадежный при выполнении своих функциональных обязанностей хозяином ялика за требования управы и полиции увольняли [7, с. 4].

В "Правилах извозного промысла города Севастополя" за 1885 год указывались виды транспортных средств, с помощью которых осуществлялся извозный промысел: дрожки и экипажи для перевозки пассажиров, дроги, бордюг и другие транспортные средства для перевозки грузов [9, с. 1].

Об особенностях движения и правилах поведения на дороге, то извозчик держался правой стороны, с пассажирами извозчик ехал рысью, на поворотах уменьшал хода. Ехать быстро, обгонять экипажи запрещалось, ночью в извозчика были зажжены фонари, всю ответственность за безопасность движения и комфорт пассажиров нес извозчик. После захода и восхода солнца всегда оставались дежурные ялики, очередь устанавливали сами извозчики. Запрещалось ездить по тротуарам, привязывать лошадей к деревьям и фонарям [6, с. 6].

Вещи оставленные пассажиром в экипаже, извозчик старался возвратить владельцу или доставлял их в полицейскую управу. Извозчикам запрещалось возить лиц в нетрезвом состоянии, которые пьют и нарушали тишину в городе. Если такой пассажир отказывался покинуть экипаж – извозчик его вез в полицейскую управу. По требованию полицейских чиновников, извозчик безотказно вез: а) поднятого полицией: больного, искалеченного, извлеченного из воды или умершего б) взятого в нетрезвом состоянии, буйного, бродячего в) для преследования преступника [10, с. 4].

В правилах внимание уделено также техническому состоянию транспортного средства: экипажи должны были быть крепкие и отремонтированы. Лошади больные, искалеченные, истощены, не могли быть запряжены для извоза. Извозчик не имел права жестоко обращаться с лошадьми, должен предоставлять им правильный уход. Они не имели права кормить лошадей на улицах и площадях, только на биржах, биржа также должна была быть в чистоте. Извозчики следовали санитарных требований, нечистоты вывозили в определенное время и в соответствующее место.

Относительно личности извозчика, то он должен был быть чисто одетый, он не предлагал свои услуги, а ждал приглашения. Во время остановки в ожидании пассажиров извозчики придерживались между собой очереди, но пассажирам не возбранялось выбирать себе ялик по желанию.

Плата за перевозку устанавливалась Городской управой. Такса, выше которой извозчик не вправе требовать от пассажиров дополнительных средств, сведения о таксе за перевозку пассажиров и грузов печатались в местных газетах.

Такса для легковых извозчиков в городе Феодосия в фазтоне:

За час по делам – 60 коп.

Для катания – 1 рубль.

Ночью с 12 до 7:00 утра – 1 рубль.

За пределами города с 7 до 12 ночи дополнительно еще 20 коп.

С полночи до 7 утра – 40 коп. [5, с. 8].

Цена проезда также зависела от природно-климатических факторов, неурожай влиял на цену проездного билета и влиял на прибыльную сторону промысла.

Количественные характеристики извозничьего промысла в городах Таврической губернии возможно проследить с помощью материалов Первой всеобщей переписи населения Российской империи. В Симферополе насчитывалось 654 извозчика, в Бахчисарае – 90, в Карасубазаре – 181, в Феодосии – 264, в Старом Крыму – 56, в Бердянске – 267, в Ногайскую – 12, в Орехове – 4, в Олешках – 2, в Евпатории – 432, в Мелитополе – 4, в Перекопе – 42, в Ялте – 303, в Керчи – 422, в Севастополе – 625, в Балаклаве – 13 [2, с. 217-222]. Данные переписи показывают, что извозный промысел развивался в крупных городах и в тех, которые имели выгодное географическое положение:

выход к морю, территория, которая считались рекреационной зоной империи.

Определенную гегемонию извозчика в 90-х годах XIX века подорвала появление на дорогах империи и Таврической губернии автомобилей, но их дороговизна, не привела к упадку и ликвидации извозного промысла. Основным конкурентом извозчиков стал трамвай, с появлением и развитием этого вида транспорта, извоз утратил свое значение в городском пространстве.

Таким образом, извозный промысел – отображал важную роль в транспортном хозяйстве городов Таврической губернии, обеспечивая перевозки людей и грузов, а также приносивший прибыль, как владельцам транспортных средств, так и в бюджет городов. Значительные убытки извозчики могли испытывать при неблагоприятных природно-климатических условий и личной небрежности. Деятельность извозчика регламентировалась правилами извозного промысла, которые отражали все стороны занятия.

Определяя перспективу дальнейших исследований следует привести круг вопросов, которые являются первоочередные по данной тематике: транспортные средства на дорогах Таврической губернии, инфраструктура транспортной системы и другие.

ЛИТЕРАТУРА

(REFERENCES TRANSLATED AND TRANSLITERATED)

1. Государственный архив Одесской области. – Ф. 1. – Оп. 42. – Спр. 107. – 6 л.
State archives of the Odessa region. – F. 1. – L. 42. – C. 107. – 6 p.
2. Первая всеобщая перепись населения Российской Империи. 1897 г. XLI. Таврическая губерния. – СПб., 1904. – 310 с.
The first general census of the population of the Russian empire. 1897 year XLI. Tauride. – St. Petersburg, 1904. – 310 p.
3. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). – СПб, 1887. Собрание III.– Т.VII. – От №4138-4932 и дополнение. – 1158 с.
Complete collection of laws of the Russian empire (CCLRE). – St. Petersburg, 1887. collection III. – V.VII. from 4138-4932, number and addition. – 1158 p.
4. ПСЗРИ.– СПб., 1888. Собрание III. – Т. VIII.– От № 4933–5685 и дополнения. – 1167 с.
CCLRE. – St. Petersburg, 1888. collection III. – t. VIII. - number from 4933-5685 and additions. – 1167p.
5. Правила и такса для извозчиков в г. Феодосии. – Феодосия. – 1887. – 14 с.
Rules and registration fee for cabs in the city of Feodosia. – Feodosia. – 1887. – 14p.
6. Правила извоза по бухтах в г. Севастополе на яликах и баркасах. – Севастополь, 1880. – 12 с.
Rules of carting around the bay in Sevastopol on the skiffs and longboats. – Sevastopol, 1880. – 12p.
7. Правила извоза по бухтах в г. Севастополе на яликах и баркасах. – Севастополь, 1888. – 10 с.
Rules of carrier trade around the bay in Sevastopol on the skiffs and longboats. – Sevastopol, 1888. – 10p.
8. Правила извозного промысла в г. Севастополе легкой и ломовой биржи. – Севастополь, 1888. – 20 с.
Rules of carrier trade in Sevastopol passenger and dray exchange. – Sevastopol, 1888. – 20p.
9. Правила извозного промысла в г. Севастополе. – Севастополь, 1885. – 19 с.
Rules of carrier trade in Sevastopol. – Sevastopol, 1885. – 19p.
10. Правила извозного промысла в г. Севастополь. – Севастополь, 1877. – 15 с.
Rules of carrier trade in Sevastopol. – Sevastopol, 1877. – 15 p.
11. Правила извозного промысла в г. Ялта. Обязательные постановления о мерах безопасности. – Ялта, 1889. – 12 с.
Rules of carrier trade in Yalta. Stringent regulations on security measures. – Yalta, 1889. – 12p.

Zolotar L. Carrier trade in cities Tauride province in the second half of the nineteenth century

Abstract. Analyzed the regulation of activity the rules by carrier trade and to identify the role of carting in the urban economy and the population. Revealed regional features carrier trade towns Tauride province in the second half of the nineteenth century.

Keywords. Carrier trade, driver, taxi driver rules, Tauride province.