

[A topographical description of the Northern pokatost' of the Caucasian mountain range from the fortress of Anapa to the Kuban River. Note by Lieutenant-Captain Novitsky, compiled September 15, 1830 year] // *Felitsyn E. D.* Cherkesy – Adyge i zapadnokavkazskie gory. Ekaterinodar, 1884. S. 13.

5. Zapiska N. N. Raevskogo «O politicheskom sostoyanii Vostochnogo berega» [Note N. N. Raevsky «On the political status of East Coast»] // *Arhiv Raevskih.* SPb., 1910. T. III. S. 339–340.

6. *Leontovich F. I.* Adaty kavkazskih gortsev. Materialy po obychnomu pravu Severnogo i Vostochnogo Kavkaza [Adats Caucasian Highlanders. Materials on the customary law of the northern and Eastern Caucasus]. Одесса, 1882. Вып. I. S. 133.

7. *Karlgof N.* O politicheskom ustroystve cherkesskih plemyon, naselyayushchih severo-vostochnyy bereg Chyornogo morya [On the political structure of the Circassian tribes inhabiting the northeastern shore of the Black Sea] // *Russkiy vestnik.* M. 1860. T. 28. Kn. 2. S. 540.

8. *Kamenev N.* Basseyn Psekupsa ...

9. *Han-Girey C.* Besl'nij Abbat ... S. 109.

10. Gosudarstvennyj arhiv Krasnodarskogo kraja [State Archives of Krasnodar region]. F. 250. Op. 2. D. 1578. L. 24.

11. *Han-Girey C.* Besl'nij Abbat. S. 111–112.

12. Narody Zapadnogo Kavkaza. Po neizdannym zapiskam prirodno bzheduga knyazy Hadzhimukova [Peoples of the Western Caucasus. The unedited notes of natural bzheduga Prince Hadzhimukova] // *Deyateli adygsКОЙ cul'tury dooktyabr'skogo perioda.* Izbrannye proizvedeniya. Nal'chik, 1991. S. 52–53.

13. *Kamenev N.* Basseyn Psekupsa ...

14. *L'huillier L. I.* Cherkesiya. Istoriko-etnograficheskie stat'i [Circassia. Historical and ethnographic articles]. Krasnodar, 1927. S. 21.

15. *L'huillier L. I.* Cherkesiya. Istoriko-etnograficheskie stat'i ... S. 22.

16. *Novitskiy G. V.* Geograficheskoe-statisticheskoe obozrenie zemly, naselyonnoy narodom Adekhe [Geographical-statistical review of the land inhabited by Adekhe people] // *Tiflisskie vedomosti.* 1829. № 24.

17. Longvort Dzh. God sredi cherkesov [Year among the Circassians] // *Adygi, balkartsy i karachaevtsy v izvestiyah evropeyskih avtorov XIII–XIX vv.* Nal'chik, 1974. S. 548.

18. Pravovye normy adygov i balkaro-karachaevtsev v XV–XIX vv [Law of Circassians and balkaro-karachay in the XV–XIX centuries]. Maykop, 1997. S. 145.

УДК 947.1/9(470.62)

**А. Г. СИДЯКИНА,**  
научный сотрудник МБУК  
«Музей Усть-Лабинского района»

### **ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ВНУТРИГОРОДСКОГО ГУЖЕВОГО ТРАНСПОРТА НА КУБАНИ И В ПРИЧЕРНОМОРЬЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Автор рассматривает внутригородское гужевое сообщение как одну из важнейших подсистем формирующейся городской инфраструктуры Юга России, анализирует особенности его развития в условиях региона.

**Ключевые слова:** гужевой транспорт, городское благоустройство, городская инфраструктура, урбанизация.

UDK 947.1/9(470.62)

**A. G. SIDYAKINA,**  
researcher of MBUK  
«Ust-Labinsk district Museum»

### **OPERATION OF INTERCITY CARTAGE IN THE KUBAN AND BLACK SEA REGION IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURY**

Author considers the intra-urban horse-drawn communication as one of the major subsystems of South of Russia emerging urban infrastructure, analyzes the characteristics of its development in a region.

**Key words:** horse-drawn transport, urban planning, urban infrastructure, urbanization.

Во второй половине XIX – начале XX века на Кубани и в Причерноморье динамично формируется урбанизированная сфера: наряду с развитием дореформенных центров (Екатеринодар, Ейск), появляются новые города (Майкоп, Новороссийск, Анапа, Туапсе, Сочи и др.), обретают типично городские функции и признаки крупные сельские пункты (с. Армавир, х. Романовский, ст. Лабинская). Одной из важнейших подсистем урбанизированной поселенческой среды являлась транспортная, которая состояла из внешних и внутригородских путей сообщения, а также средств передвижения. Интенсивная коммуникация обусловила совершенствование транспортной инфраструктуры и развитие благоустройства: мощение улиц, оснащение их системой водоотведения, появление более современных средств передвижения, включая создание общественного транспорта.

Основным видом внутригородского транспорта в регионе в дореволюционный период оставался гужевой, основанный на конной тяге. Линию электрического трамвая успели ввести в действие в 1900 году только в Екатеринодаре. Автомобильное же сообщение, получившее наибольшее распространение на Черноморском побережье, оставалось в зачаточном состоянии.

Относительно быстрое развитие гужевого сообщения в городах и крупных сельских пунктах Кубани и Причерноморья стало итогом действия целого ряда факторов. Во-первых, приток в регион иногородних переселенцев привёл к многократному увеличению общего количества жителей городов, а соответственно, и к росту их селитебных площадей. В условиях, когда дистанции внутригородских пространств стали измеряться многими километрами, резко усилилась потребность в налаживании системы удобного и надёжного транспортного сообщения. Большинство обосновывавшихся в городах региона приезжих не имели недвижимой собственности, снимая углы, комнаты и квартиры различной величины и уровня комфорта у коренных жителей. Как правило, иногородние не имели ни денежных средств, ни двора с конюшней для обзаведения собственным «выездом».

Во-вторых, с конца XIX века ведущей функцией большинства городов Кубанской области и Черноморской губернии становится торгово-промышленная, однако лишь немногие наиболее крупные предприятия располагались у линии железной дороги, для остальных доставку сырья и отгрузку готовой продукции обеспечивал ломовой транспорт. В ряде городов побережья (Анапа, Геленджик, Сочи), где на первый план выходит рекреационная функция, развитие транспортного сообщения стимулировал сезонный приток курортной публики, активно перемещавшейся на легковых извозчиках от гостиниц и пансионатов к местам отдыха, лечения и развлекательным заведениям. Важным условием для расширения системы гужевого транспорта стало развернувшееся в последней трети XIX века благоустройство городских улиц и площадей. Наиболее интенсивно этот процесс развернулся в главных административных центрах региона – Екатеринодаре и Новороссийске. Появление мостовых, ливневой канализации или хотя бы водоотводных канав резко повышало доходность извозного промысла.

Коммерческий гужевой транспорт в Екатеринодаре начинает действовать фактически с 1870-х годов, когда власти города приступили к замощению улиц. Появление значительного числа легковых и ломовых извозчиков в Екатеринодаре потребовало упорядочения их деятельности, определения бирж (стоянок) для гужевого транспорта. В 1879 году городская дума утверждает Постановление для биржевых извозчиков Екатеринодара [1], согласно которому для занятия извозом необходимо было получить разрешение от городской управы. Зарегистрированному «предпринимателю» выдавался номер, который прибывался у легковых экипажей к внутренней стороне козел, обращённой к седокам, а у ломовых – к дуге или дышлу. Стоимость транспортных услуг определялась городскими властями. Чтобы возницы не брали с пассажиров повышенной платы, «жестянка с таксою» за провоз также закреплялась на видном месте [2].

С распространением в городе коммерческого извоза были определены основы регулирования движения. Так, в перерывах между обслуживанием клиентов кучеры обязаны были находиться на специально назначенных биржах; ожидая заказчика, они останавливались на улицах вдоль тротуара. Извозчикам запрещалось обгонять другие экипажи, наезжать на движущиеся впереди повозки, останавливаться посередине улицы. Конные экипажи должны были двигаться по правой стороне дороги, им следовало «ездить умеренной рысью». Это

условие соблюдалось наиболее тщательно при выезде со двора, при поворотах и на перекрёстках. В обязательных постановлениях для биржевых извозчиков в Екатеринодаре особо оговаривалась необходимость содержать экипаж и лошадей в «исправности» для предотвращения аварий; для создания комфортных условий предписывалось «при дышловых и крытых экипажах (фаэтонах) иметь всегда скамейки, фартуки, удобно защищающие пассажиров от дождя, и с обеих боковых сторон козел фонари, которые должны быть зажигаемы с наступлением сумерек и гореть, пока экипаж находится на бирже» [3].

Спустя 22 года после утверждения екатеринодарского постановления, в 1901 году, вводятся правила извозного промысла в Новороссийске. В постановлении новороссийской думы были свои нюансы. Например, номерной знак прикреплялся не только к экипажу, но и к спине извозчика. На время поездки свой личный номер кучер передавал клиенту «в обеспечение исправного исполнения найма». Соблюдались следующие правила: свободный извозчик пропускал экипаж, который вёз пассажира; все возницы обязаны были уступать дорогу похоронным процессиям, пожарным обозам, военным эшелонам и арестантским партиям. Чтобы обеспечить комфортность перевозок, экипажи должны были быть снабжены «фартуками», защищающими пассажира от дождя; фонари на экипаже зажигались с наступлением темноты. В момент прибытия поездов и пароходов достаточное количество легковых экипажей должно было находиться у вокзала и пристани. Ломовики были обязаны соблюдать промежутки между 3 подводами для свободного проезда другого транспорта или прохода через улицу [4].

Постепенно и другие населённые пункты (причём не только города) обзаводятся своими положениями, регламентирующими работу извозчиков. В 1915 году принимаются правила для владельцев гужевого транспорта в Горячем Ключе. Гужевое сообщение действовало тут в сложных условиях. Конечно, в прессе докладывалось о благоустройстве центральной (Михайловской) улицы, вдоль которой были «прорыты канавки для стока воды, устроены тротуары из мелкого камня и песка» [5], однако вплоть до 1917 года большинство улиц, представлявших собой «сплошной ухаб и кочки», были лишены тротуаров и мостовых.

По сведениям за 1910 год, в местечке Горячий Ключ извозным промыслом занималось 42 чел. В правилах оговаривалось, что линейки предназначались для езды непосредственно в Горячем Ключе, а фаэтоны, тачанки или дилижансы с рессорными колясками или переплетками – для дальних поездок. Несомненно, именно организация подвоза к развивающемуся бальнеологическому курорту являлась приоритетной для местных извозчиков. Оплата услуг была сезонной: с октября по апрель, «в продолжительное ненастье, при очень грязной и тяжёлой дороге», цена за извоз взрослого увеличивалась на 30%. Стоимость также зависела от комфортабельности экипажа. За проезд от местечка до Екатеринодара на «дележане (мажаре)» с взрослого пассажира извозчик имел право взять не более 2 руб., поездка на рессорной линейке обходилась дороже – 2 руб. 25 коп., ещё больше стоила езда на рессорной тачанке (2 руб. 50 коп.) и на фаэтоне: «2 задних места по 4 руб. и переднее место (детское) по 2 руб.» [6].

Следует отметить, что извозчики часто нарушали установленные правила. В архивных фондах сохранились жалобы от частных лиц и организаций на нарушение профессиональной этики (ругань между собой, ссоры с пассажирами) и правил движения. Так, в Новороссийске полицмейстеру поступила жалоба от Благочинного 1-го Черноморского благочиннического округа Сухумской епархии, в которой сообщалось, что извозчики неоднократно нарушали движение похоронных процессий в городе, обгоняя их или пересекая путь, иногда даже «врезаясь в средину между несущими св. хоругви» [7]. Городская управа имела право осматривать состояние транспортных средств и внешний вид извозчиков и, если состояние экипажа было неудовлетворительным либо же извозчик избличался в неоднократном нарушении правил, последний лишался права выезда.

О стоимости проезда на гужевом транспорте можно судить по армавирской таксе: за проезд на пароконном фаэтоне брали 20 коп. в один конец или 50 коп. в час (такой же тариф существовал и в Майкопе). Поездка на линейке была дешевле на 5 и 10 коп. соответственно. Ночью оплата удваивалась [8].

В крупнейших городских центрах как рассматриваемого региона, так и в масштабах всего Северного Кавказа, количество извозчиков составляло несколько сотен человек. По данным за 1904 год в Ставрополе легковыми извозчиками работали 303 человека, во Владикавказе – 225 чел., в Екатеринодаре – 243 чел., в Новороссийске – 231 чел. К 1916 году, несмотря на быстрое развитие в столице Черноморской губернии альтернативного вида транспорта – автомобильного, численность извозчиков увеличилась до 300 человек. Самая развитая сфера гужевого транспорта в дореволюционный период сложилась в Екатеринодаре: в 1913 году в городе работало более 400 легковых извозчиков и до 2500 – ломовых. Один извозчик приходился на 240 жителей [9].

В 1908 году в Екатеринодаре было введено новое дополненное положение об извозном промысле. Городские извозчики были распределены на 4 категории: легковые, ломовые (дрогали), колымажные (перевозили стройматериал) и водовозные.

Свидетельство для извозного промысла выдавалось ежегодно при условии предъявления Екатеринодарской городской управе экипажа и лошадей «в исправном положении». С каждым годом требования становились всё более строгими: одноконный транспорт, используемый для легкой езды, должен был быть непременно крытым, «образца пролетки»: исправный верх и кожаные фартуки должны были защищать пассажира от дождя, ветра и пыли. Согласно положению, «экипажи не должны быть тесными, чтобы было удобно ногам» клиента [10].

В 1910 году, по решению Екатеринодарской городской управы, легковых извозчиков разделили на 3 категории. Ко второму и третьему разряду отнесли владельцев гужевого транспорта, работавших «по таксе», определённой городскими властями. В первую категорию входили владельцы лучших лошадей и экипажей, которые могли сами устанавливать стоимость своих услуг. Таких извозчиков называли лихачами [11]. Извозчики первого и второго разряда имели более совершенные экипажи-фаэтоны. Для торжественных случаев (выезд на бал, свадьба и т. д.) некоторые «извозопромышленники» предоставляли своим пассажирам кареты и ландо. Кроме вышеуказанных экипажей, на городских улицах действовали также следующие транспортные средства: ландолет-купе, шарабан, бегунки, американки, эгоистки и т. д.

По манере поведения на проезжей части улиц извозчики первой категории вполне оправдывали своё имя. Лихачи часто нарушали установленные дорожные правила: позволяли себе быструю езду с потушенными фонарями, устраивали соревнования фаэтонов на скорость, во время рабочего дня распивали спиртные напитки [12]. В целом же качество извозного промысла с выделением категорий извозчиков повысилось. Владельцы гужевого транспорта приобретали лучших лошадей и более совершенные и удобные для пассажиров экипажи, железные шины повозок заменялись на резиновые.

В столице Кубанской области в начале XX века было официально отведено 18 мест для стоянок легковых извозчиков. Основанием для этого служила потребность населения отдельных районов города в услугах общественного транспорта. Обычно стоянки возникали рядом с учебными заведениями и учреждениями, базарами, на главных площадях и перекрёстках. Стоянки (биржи) ранжировались в зависимости от категории располагавшихся там извозчиков. На некоторых из них можно было воспользоваться услугами лихачей. Так, местом размещения их экипажей являлась ул. Гимназическая, на углу с ул. Красной, вдоль реального училища, «лицом на восток». Стоянки извозчиков второго и третьего разрядов находились по ул. Крепостной, около Окружного суда; по ул. Графской на углу с ул. Красной; по ул. Штабной, вдоль здания Областного правления; по Екатерининской улице, вдоль базара; на углу улиц Базарной и Посполитакинской, вдоль Базарной площади; на углу улиц Соборной и Красной; на углу улиц Гоголевской и Рашилевской и т. д.

Происходившее в регионе во второй половине XIX – начале XX века интенсивное формирование урбанизированной среды определило дальнейшее развитие транспортной системы Кубани и Причерноморья. Под влиянием целого ряда факторов, в числе которых рост городов и их населения, усложнение инфраструктуры, благоустройство улиц, получает широкое распространение гужевой коммерческий транспорт. Извоз стал важной статьёй дохода

муниципального бюджета, функционирование этого промысла регламентировалось особыми постановлениями городских органов власти. Несмотря на то, что в начале XX века в регионе быстро развиваются такие альтернативные виды транспорта, как трамвай и автомобили, гужевые перевозки сохраняли свою актуальность вплоть до 1930-х годов.

#### Литература и источники

1. Государственный архив Краснодарского края (ГАКК). Ф. 454. Оп. 2. Д. 4536. Оп. 2. Д. 4536. Л. 2об.
2. *Никишова М. Г.* Вспомним, как всё начиналось. 1793–1917. Служу Отечеству – служу Кубани. Посвящается 70-летию образования государственной автомобильной инспекции. Краснодар, 2006. С. 22.
3. ГАКК. Ф. 454. Оп. 2. Д. 4536. Л. 4об., 5.
4. Архив администрации г. Новороссийска (ААН). Ф. 2. Оп. 1. Д. 224. Л. 3об.–4об.
5. Кубанские областные ведомости. 1899. № 236.
6. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 11. Л. 1.
7. ААН. Ф. 2. Оп. 1. Д. 651. Л. 44, 44об.
8. *Москвич Г.* Иллюстрированный практический путеводитель по Кавказу. Пятигорск, 1916. С. 43.
9. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 21. Л. 50об.; Д. 47. Л. 144.
10. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 118. Л. 149-149об.
11. *Федосюк Ю. А.* Что непонятно у классиков или энциклопедия русского быта XIX века. М., 2004. С. 205.
12. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 118. Л. 150, 150об.

#### References

1. Gosudarstvennyj arhiv Krasnodarskogo kraja [State Archives of Krasnodar region] (GAKK). F. 454. Op. 2. D. 4536. Op. 2. D. 4536. L. 2ob.
2. *Nikishova M. G.* Vspomnim, kak vse nachinalos'. 1793–1917. Sluzhu Otechestvu – sluzhu Kubani. Posvyashchaetsya 70-letiyu obrazovaniya gosudarstvennoj avto-mobil'noj inspektcii [Just remember how it all began. 1793-1917. Serve the Fatherland – serve the Kuban. Devoted to 70-th anniversary of formation of State automobile inspection]. Краснодар, 2006. S. 22.
3. GAKK. F. 454. Op. 2. D. 4536. L. 4 ob., 5.
4. Arhiv administratsii g. Novorossiyska [Archive Administration of Novorossiysk] (AAN). F. 2. Op. 1. D. 224. L. 3ob.–4ob.
5. Kubanskiye oblastnyye vedomosti [Kuban oblast statements]. 1899. № 236.
6. GAKK. F. R-1547. Op. 1. D. 11. L. 1.
7. AAN. F. 2. Op. 1. D. 651. L. 44, 44ob.
8. *Moskvich G.* Ilyustrirovannyy prakticheskiy putevoditel' po Kavkazu [Illustrated practical guide for the Caucasus]. Pyatigorsk, 1916. S. 43.
9. GAKK. F. R-1547. Op. 1. D. 21. L. 50ob.; D. 47. L. 144.
10. GAKK. F. R-1547. Op. 1. D. 118. L. 149-149ob.
11. *Fedosyuk Yu. A.* Chto neponyatno u klassikov ili entsiklopediya russkogo byta XIX veka [It is unclear from the classics or the encyclopedia of nineteenth-century Russian life]. M., 2004. S. 205.
12. GAKK. F. R-1547. Op. 1. D. 118. L. 150, 150ob.