



УДК: 656.121.2(47)*19*
DOI 10.52575/2687-0967-2021-48-3-670-680

Профессиональный облик извозчиков в России в XIX – начале XX в.

Логинова Д.В.

Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна,
Россия, 191186, Санкт-Петербург, Большая Морская, 18
E-mail: dianalog2010@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается история становления и развития легкового и грузового извозного промысла в России в XIX – нач. XX вв. На основании широкого комплекса опубликованных источников изучаются этапы карьерных возможностей легковых извозчиков, их преобразование от «ванек» до «лихачей», представлявшее собой значительное испытание, которое выдерживали не все, а также становление ломового извоза (имевшего в разных краях иные названия), особенности тяжелого в прямом смысле этого слова труда. Также исследуются особенности различных типов повозок, применявшихся легковыми и грузовыми извозчиками. Названия некоторых грузовых повозок стали синонимичными с именем ломовых извозчиков, такие как «ерандачники», «дрогали», «биндюжники». Развитие городского извозного промысла оказало большое влияние на формирование городской культуры, а также способствовало многочисленному упоминанию извозчиков, «легковых» и «ломовых», в литературных произведениях, энциклопедических словарях. Результатом проведенного исследования стала реконструкция карьерного сценария и профессионального облика легковых и грузовых извозчиков России.

Ключевые слова: легковой извоз, гужевой транспорт, ломовой извоз, битюги, «ваньки», «лихачи», «полулихачи», «ломовики», «биндюжники».

Для цитирования: Логинова Д.В. 2021. Профессиональный облик извозчиков в России в XIX – начале XX в. *Via in tempore. История Политология.* 48 (3): 670–680. DOI 10.52575/2687-0967-2021-48-3-670-680.

Professional appearance of cabbies in Russia in the nineteenth – the beginning of twentieth century

Diana V. Loginova

Saint Petersburg University of Industrial Technologies and Design,
18 Bolshaya Morskaya St., Saint Petersburg, 191186, Russia
E-mail: dianalog2010@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the analysis of the formation and development of light and freight production in Russia in XIX – beginning XX century. On the basis of a wide range of published sources, the stages of career development of light coaches, their transformation from vanek to dashing are considered, This was a significant test, which was not met by all, but also by the emergence of scrap handlers (with different names in different parts of the world), a feature of their hard work in the true sense of the word. The specifics of the different types of cart used by passenger cars and freight coaches are also investigated. The names of some freight wagons have become synonymous with the name of the scrap cabs, such as «erandachniki», «drogali», «bindyzhniki». The development of urban manufacturing has had a great impact on the formation of urban culture, as well as numerous references to coaches and light and scrap products in literary works and encyclopaedic dictionaries. The result of the research was the reconstruction of the career scenario and professional appearance of Russian car and freight drivers.

Keywords: passenger cars, horseback vehicles, scrap mills, bitugs, «vanes», «dashes», «half-wheeled cars», «breakers», «bindings».

For citation: Loginova D.V. 2021. Professional appearance of cabbies in Russia in the nineteenth – the beginning of twentieth century. *Via in tempore. History and political science.* 48 (3): 670–680 (in Russian). DOI 10.52575/2687-0967-2021-48-3-670-680.

Введение

Извозный промысел считался одним из прибыльных в России, им занимались многие, преимущественно крестьяне-отходники, прибывавшие в города в поисках сезонного (постоянного) заработка из близлежащих деревень. Они привносили в среду городских обывателей особый колорит и элементы народной культуры. Многочисленная и весьма разнообразная когорта городских извозчиков представляла собой хорошо организованное «предприятие», вместе с тем они принадлежали к нижнему социальному слою, профессиональный облик которого складывался на протяжении длительного времени. Их можно было узнать по внешнему виду, манере речи, месту их территориального размещения и др.

В Толковом словаре живого великорусского языка В.И. Даля дается такое толкование извозчиков: «люди, промышленяющие извозом, возкой товаров, клади и седоков, которые, в свою очередь, делятся на путевых, дорожных, обозных извозчиков (едущих в дальние рейсы – *Прим.* Л.Д.) и городских, промышленяющих возкой по городу. Городские извозчики делятся на ломовых – для клади и на легковых – для ездоков» [Даль, 1881, с. 11].

Объекты и методы исследования

Всесторонняя оценка исторических событий, происходивших на транспорте, в том числе и гужевом, будет возможна только тогда, когда будут изучены различные направления, такие как техническое совершенствование, социально-экономические вопросы развития, изучение профессиональной терминологии, пословиц и поговорок, характерных для возчиков, и т. д. Одним из важных вопросов исследования является выявление социального портрета извозчиков и их возможности подъема по профессиональной лестнице.

В настоящее время происходит разностороннее, в том числе и историческое изучение проблем различных видов транспорта, и в связи с этим стала ощущаться необходимость освещения исторической ретроспективы становления и развития гужевых перевозок как городских, так и межпоселенческих как неотъемлемой части всей транспортной системы.

Актуальность темы исследования определяется, с одной стороны, исключительной значимостью изучения истории гужевого транспорта, с другой стороны – недостаточной разработанностью указанной проблемы в отечественной исторической науке. В связи с этим объектом исследования является городской гужевой транспорт общего и специального пользования в России в XIX – начале XX вв.

Теоретико-методологическую основу исследования составили: принцип историзма, который предполагает, что каждое событие следует рассматривать лишь в контексте той исторической эпохи, к которой оно относится; принцип объективности, который является обязательным условием научной состоятельности исторической работы, поскольку его основными целями являются получение максимально объективных знаний о прошлом и формирование истинных представлений о рассматриваемых исторических процессах.

При написании работы в методологическом плане применялась следующая совокупность методов: а) общенаучных: анализ – синтез, с помощью которых удалось собрать и качественно проанализировать собранный материал по истории гужевого транспорта; логический, позволивший выстроить линейку рассматриваемых исторических событий; б) специально-исторических: системный, с помощью которого удалось создать единую историческую картину исследования через изучение влияния широкого спектра факторов на



развитие социально-экономических процессов, происходивших на гужевом транспорте в рассматриваемый период.

Становлению городского гужевого транспорта посвящен определенный круг исследований. Так, в новейшей историографии выделяются работы по истории развития экипажного ремесла [Кириллова, 2000, Бредихина, 2008]. Формирование регионального гужевого транспорта рассматривается в таких исследованиях, как статья Е.А. Барановой «Городские извозчики конца XVIII – начала XX вв.: штрихи к портрету социально профессиональной группы», освещающая развитие извозничьего промысла в Тамбовской губернии [Баранова, 2015]; И.А. Найденовой выполнено интересное исследование о развитии гужевого промысла на юге нашей страны, в Ейске [Найденова, 2017]; А.А. Халиным проведено глубокое исследование о развитии системы путей сообщения Нижегородского Поволжья [Халин, 2006] и др. Из электронных публикаций выделяются следующие статьи: Ю.Н. Кружнов «Извозчики», посвященная развитию извозного промысла в Санкт-Петербурге [Кружнов]; Артемьев М. «Гужевая экономика. Как передвигалась Россия до появления железных дорог», в которой представлен обзор перевозок грузов и пассажиров [Артемьев, 2018]. Не уменьшая значимости вышеуказанных работ, отметим, что в круг исторических исследований практически не попадают вопросы профессионального облика и карьерного продвижения извозчиков в XIX – нач. XX вв., а именно данный период был связан с процессами урбанизации, ростом городских территорий и интенсификацией жизненных процессов, повлекших за собой увеличение потребности в различного рода грузопассажирских перевозках. Данная статья призвана дополнить историографию вопроса в указанном ключе.

Источниковая база при изучении истории извозного промысла в России достаточно широка и включает различные виды исторических опубликованных источников. К первой группе следует отнести материалы земских собраний, административные постановления. Ко второй группе источников отнесем материалы периодической печати (статьи, заметки и т. д.) Дополнением к опубликованным источникам являются художественная литература и фольклор.

Результаты и их обсуждение

К середине XIX в. извозный промысел прочно вошел в инфраструктуру городов. Он становился стартовым «предприятием» для многих крестьян-отходников, перебивавшихся в города для постоянного заработка или приехавших на сезонные заработки. Найти свою нишу среди извозчиков было делом далеко непростым, поскольку здесь существовала своя иерархия и «корпоративные» правила, поэтому важной задачей новоявленного извозчика было «встроиться» в существовавший ритм работы, нередко выдержать и победить в конкурентной борьбе с «коллегами» по цеху.

Социальный лифт городского легкового извозчика начинался с «ваньки». Такого типа извозчиков было больше всего в городах. Например, к услугам москвичей были почти 11 тысяч живейных (легковых) извозчиков, из них не более трех тысяч – это москвичи, а остальные – «ваньки» [Голицынский, 1860, с. 72]. В.А. Вонлярлярский точно характеризовал сезонных извозчиков из крестьян, прибывших в города на заработки зимой: «Ваньками называют в столицах таких извозчиков, которые как бы падают на улицы с первым снегом» [Вонлярлярский, с. 11]. Сами «ваньки» слагали песни о себе: «Мужик я простой, вырос на морозе, летом ходил за сохой, зимой ездил на извозе» [Кокорев, 1858, с. 73].

М.Н. Загоскин в книге «Москва и москвичи: записки Богдана Ильича Бельского» о происхождении этого названия убедительно рассуждал так: «Почему все дешевые извозчики, которые появляются в Москве зимой, а исчезают летом, называются ваньками? Неужели потому, что первый крестьянин, который задумал покинуть зимой свою деревню

и приехать в Москву извозничать, назывался Иваном?.. Или не потому ли, что крестьяне вообще любят это имя и что почти всегда из трех мужиков, взятых наудачу, один называется Иваном?» [Загоскин, 1851, с. 253].

«Ваньку» можно было легко узнать по лубочным пошевням (широкие сани, розвальни, чаще всего самодельные), по плохой упряжи – сбруя наполовину из веревок, по лошади, взятой из-под сохи и мало подходящей по экстерьеру к городскому пейзажу. В качестве экипажей «ваньки» использовали также и «калибры» (калиберы), называвшиеся еще «гитарой». Этот своеобразный экипаж действительно напоминал по форме гитару – узкие дрожки на вертикальных рессорах вмещали двух пассажиров, которые для соблюдения равновесия садились лицом к лицу.

Сам извозчик низшей категории был одет весьма скромно – в простой армяк, на голове высокая поярковая шляпа-гречевник (всесезонная вяленая из овечьей шерсти коричневого цвета), без перьев и других украшений [Василич, Шамурина, 1912, с. 7].

«Ванька» выдавался в обществе не только по одежде, всё в нем выдавало человека, уставшего от бесконечной работы: на козлах сидел увальнем, скорчившись в три погибели, усталая ходьба – нога за ногу, беспрестанно понуждая неряного коня [Голицынский, 1860, с. 59].

Приехав в город, «извозчик-ванька» экономил практически на всем. Выбирал постоянные дворы в предместьях столицы, где плата за жилье и пропитание была весьма умеренными, а кроме того, в эту же смету были включены овес и сено для лошади [Голицынский, 1860, с. 69]. Питался он фактически всухомятку – это объяснялось не только экономией или отсутствием достаточных средств, но еще и почти круглосуточной занятостью изнурительным промыслом. Не оплачивая места на бирже (места стоянки извозчиков, указанных руководством города), он занимал любое место, где можно было быстро посадить пассажиров. Обычно местом дислокации «ванек» были оживленные городские места, например, около трактиров, у рынков, на перекрестках, также это могли быть и весьма глухие места, в которых пассажира можно было взять по случаю. В этом имелся определенный положительный момент: желавший как можно быстрее доехать садился именно к «извозчику-ваньке», несмотря на его нереспектабельный вид и захудалую лошадь.

Становление извозчиком обходилось «ваньке» весьма недешево, поскольку знакомство с различными маршрутами столицы проходило только на практике. Таким образом, не один раз попадал он впросак: то седок, не расплатившись, ускользнет проходным двором или городскими рядами, то по незнанию настоящей ближайшей дороги сделает большой крюк, либо наниматель, воспользовавшись этим незнанием и наняв его до ближайшей улицы, заставит его объехать полгорода [Кокорев, 1858, с. 67].

В начале извозничьей карьеры большей частью клиентами «ванек» были кухарки, экономки, приказные – пассажиры всех мастей, взятые по необходимости. Презрение к извозчикам такой категории в благородном обществе доходило до крайностей: «порядочный купец, приехавший в город на «ваньке», может потерять кредит, гвардейский офицер получит выговор от своего полкового командира, если позволит себе приехать на «ваньке», доктору дадут в половину менее за визит, а то и так совсем откажут от дома, если он явится к своему пациенту на «ваньке», жандарм у театрального подъезда теряет всякое уважение к седоку, приехавшему на «ваньке», и немилосердно гонит его прочь; биржевой извозчик смотрит на него с омерзением; лихач непременно замахнет на него с кнутом и закричит: «Ну, ты, погонялка! Что рот-то разинул?» [Голицынский, 1860, с. 26–27]. Тем не менее проезд с «ванькой» отличался завидной дешевизной – цена, объявленная им, редко превышала гривенник, и просил он эту цену, обнажив голову [Вонлярлярский, с. 11]. «На лихом извозчике недалеко уедешь, а на «ваньке» хоть до Питера ступай» (народная поговорка). Именно дешевизна поездки с «ванькой» и привлекала горожан, несмотря на то, что пренебрежение им было велико.



Между тем услугами «ванек» пользовались при слежении за поднадзорными, они служили стационарным постом наблюдения и обслуживания чиновников охраны [Овченко, 2013, с. 42].

Несмотря на довольно суровую, почти круглосуточную работу, «ваньке» удавалось накопить определенную сумму: сотни-полторы, а иногда и две сотни рублей за зимний сезон вез он домой. Из этой суммы платил оброк, подушевую и рекрутскую и всякие другие повинности, кроме того, вез и подарки семье – «жене кумач на сарафан, фату шелковую, девчонкам – кому колечко, кому сережки» [Загоскин, 1851, с. 265–266]. На следующий год, чуть только пойдут морозы, ехал он в город, иногда брал с собой и помощника, чаще старшего сына. Поиск дополнительного заработка вынуждал многих крестьян уезжать в города, поскольку извоз считался весьма прибыльным делом.

Преобразование «ваньки» в *извозчика степенного* или в «*полулихача*» совершалось по прошествии трех-пяти лет. На юге России такой тип извозчиков называли «*голубчик*» или «*резвый*». Он имел уже быструю лошадь, молодую, купленную у барышников рублей за сорок в рассрочку (барышники, в свою очередь, покупали лошадей у сибирских торговцев, продававших их наряду с товаром [Гиляровский, 1926, с. 10]), заказной хомут, сани прошлогоднего фасона, полость которых выстилалась медвежьей шкурой и непременно с «лапками», а для лета – пролетку (лёгкий открытый четырехколесный двухместный экипаж, преимущественно одноконный). Полулихач добивался не только места на бирже, но даже постоянную колоду (ясли) – приспособление для корма лошадей. Сам он выглядел уже весьма степенно: у него бархатная малиновая или голубая шапка, кучерский армяк, ловко перетянутый кушаком.

Клиентами такого типа извозчика становились люди более состоятельные: «франтовски одетые барышни, щеголи [Москва в её прошлом и настоящем, 1912, с. 62]. Бывший «ванька» уже не так подвижен: он соглашался перевезти клиента не менее чем за полтинник (пятьдесят копеек). Чаще всего он сидел большую часть дня где-нибудь в харчевне, сводив там выгодные знакомства. Режим его работы был весьма короток по сравнению с ваньками: ранее одиннадцати никогда не выезжал и позже девяти часов вечера он никогда не оставался на улице. С ним не ездят по делам, с ним катаются» [Иллюстрация..., 1845, с. 180].

«Полулихачи» очень враждебно относились к «ванькам», называли их «голодными воронами» и ругали их за то, что они сбивали цену, хотя многие совершенно недавно испытывали подобные унижения в начале своей карьеры.

Извозчики-аристократы, известные под названием «*лихачи*» (*ухорские*), составляли отдельную группу. Их надменное поведение по отношению к другим категориям извозчиков бросалась в глаза. По их мнению, тот, кто не может выехать на рысаке, иноходце или, по крайней мере, на красивой заводской лошади, не извозчик, а ванька [Иллюстрация..., 1845, с. 181]. Экипаж «лихача» привлекал своим изяществом, но без излишнего щегольства: прекрасная дорогая лошадь, всегда хорошо содержанная, здоровая, покрытая ковром, иногда шитым по канве, с кистями. Имея резвую лошадь, очень часто лихач отличался быстрой, порой неосторожной ездой.

Внешность лихача соответствовала статусу хозяина легкового перевозочного дела: он носил бархатную новую поддевку и шаровары, ситцевую рубаху, бобровую шапку и глянцевого сапоги с напуском. То, что он считал себя хозяином положения, выражалось в его манере стоять на бирже, у колод, где он захватывал лучшие и выгоднейшие места.

Клиентами извозчиков-лихачей были люди состоятельные, которые иногда нанимали их на определенный срок в указанную часть дня и место (около лучших гостиниц, трактиров и т. д.), легкомысленные девицы (проститутки). Именно они составляли главный доход лихача, поскольку платили ему за себя и нередко за второго пассажира. Таким образом, клиентская база лихача была обширная: зная многих, он мог покровительствовать и посредничать, а иногда становился ростовщиком и барышником.

Работая преимущественно по вызову, много времени он тратил не на поездки, а на сбор информации о своих потенциальных клиентах, которую он собирал в беседе с городскими, лавочниками и дворниками, посещая знакомых слуг в отелях и роскошно убранных будуарах. Именно эти связи позволяли ему получать за каждый вызов немалые суммы. Поездка лихача означала, что у него в кармане будет не менее трех, а иногда и десяти рублей серебром за заказ, кроме того, он всегда получал на водку. В конечном итоге лихач сам решал, когда завершать ему занятие извозным промыслом [Иллюстрация..., 1845, с. 184].

Так складывалась карьерная лестница легкового извозчика, которая влияла на его профессиональный «портрет», позволявшая за определенный период времени в условиях тяжелой конкуренции занять собственное место в городской социальной среде.

Профессиональный облик ломового извозчика, занимавшегося перевозкой различного рода грузов, не был столь разнообразным. В ломовые извозчики, а попросту «ломовики», шли обычно сильные и здоровые люди и в большинстве своем неграмотные. Рост и вес человека играли большую роль, поскольку приходилось перевозить грузы самого разного вида и тяжести. Очень точное описание ломовиков дал Г.Л. Вербловский, член Московской судебной палаты: «Громадные... красные глаза. Свирепо кричат... Кулаки, дражные одежды и распухшие веки» [Вербловский, 1864, с. 64]. Работа ломовых извозчиков требовала огромного физического напряжения и усилий, поэтому кадровая текучесть на этом поприще была более выражена, чем в легковом извозе – травмирование, утрата здоровья были постоянными спутниками ломовых извозчиков.

Форменной одежды у ломовых извозчиков не было. Это была обычная крестьянская одежда, к которой добавлялись холщовый фартук, халат из серой дерюги. В.И. Даль упоминает в качестве одежды ломовиков лузан – безрукавный наплечник [Даль, 1882, с. 276]. Представляя себе ломовика, приведем строки из стихотворения Н. Заболоцкого «Обводный канал» [Все стихи Николая Заболоцкого]:

Ломовики, как падишахи,
Коня запутав медью блях,
Идут, закутаны в рубахи,
С нелепой важностью нерях.

Спокойная интонация строк заставляет смотреть на них без всякой насмешки, понимая всю важность и трудность их работы.

Городским обывателям казалось, что ломовики никогда не уходят с улиц: с раннего утра и до позднего вечера был слышен лязг железных ободьев колес повозок, перевозящих грузы, беспрестанный окрик и ругань ломовиков как со своими коллегами по цеху, так и на лошадей. В.Э. Руга в «Очерках городского быта начала XX в.» вспоминал ответ на вопрос, данный извозчиками: «Нам без ругани нельзя, – признавался один из них, – ругань у нас вместо покурить!» [Руга, 2010, с. 124].

Упряжь на лошадях ломовых извозчиков состояла из дуги, хомута и шлеи с медным набором. Телеги ломовиков отличались заметной шириной, подходя как раз по ширине трамвайных путей. Часто выезжая на них, колеса, катясь по рельсам, облегчали перевозку груза, но такие поездки запрещались полицией. Чтобы удобно было грузить «с плеча», повозки отличались большим диаметром задних колес, чем у передних. Кроме того, сзади телег имелись полоки (площадки), установленные достаточно высоко, чтобы груз легче перевалить себе на спину. Под полоком вдоль краев прикреплялось множество крючков для увязки груза веревкой и для ведра, использовавшегося для водопоя лошади. Сыпучие грузы (песок, камни, мусор) перевозили на специальных телегах с опрокидными полуцилиндрическими кузовами, называемыми «колымагами», а длинномерные грузы – на «раздвижках». Ломовой транспорт с грузом двигался только шагом, причем извозчик следовал рядом, держа вожжи в руках [Артемьев, 2018].



Лошади у ломовиков были крупными – тяжеловозы-битюги, которых разводили крестьяне Воронежской и Тамбовской губерний в степях, на берегах реки Битюга, где они произошли от скрещивания местных лошадей с бракованными орловскими жеребцами, чаще всего были желто-белой масти. Битюги были большого роста, имели полугорбатую голову, крепкую мускулистую шею, широкую грудь. Эти лошади соединяли в себе необыкновенную силу для возки тяжестей, скорую рысь и неутомимость. Хороший битюг по ровной дороге мог свободно везти тяжесть в 100 пудов. Вот почему битюги славились и продавались по значительным ценам [Битюгов, 1881, с. 37].

Ломовые извозчики занимались различными видами извоза: вывозом снега, подвозом воды (водовозы), доставкой продуктов в магазины и на рынки, обслуживанием строек – подвоз разнообразных строительных материалов (песка, кирпича, леса, труб, керосина, нефти), мебели, дров и других тяжеловесных предметов. Среди всех видов извозчиков следует отметить *золотарей* – извозчиков, занимавшихся очисткой выгребных ям. В исследовании Е.Д. Юхнёвой «Петербургские доходные дома» указано, что в Петербурге насчитывалось более 32 тысяч выгребных ям, которые вычерпывались несколько раз в год ассенизационными обозами, размещавшимися на Васильевском острове, кроме того, работало и множество частных золотарей, и для подобного промысла не требовалось особых разрешений [Юхнёва, 2007, с. 233]. В. Гиляровский в своем произведении «Москва и москвичи» также описывал золотарей: «В темноте тащится ночной благоуханный обоз – десятка полтора бочек, запряженных каждая парой ободранных, облезлых кляч. Между бочкой и лошадию на телеге устроено веревочное сиденье, на котором дремлет золотарь» [Гиляровский, 1926, с. 189].

Редко можно встретить еще какие-то названия, кроме «ломовика», тем не менее в Одессе ломовые извозчики делились на две группы: извозчик издали и извозчик городской. Извозчик издали – это или *русский троичник* (происходил от наличия трех лошадей), грубый, с криками отстаивающий свое право, не слушая никого, или *немецкий колонист*, делавший все очень быстро: бегом везет свои товары в город, бегом сбывает, не торгуясь долго, но окончив продажу, устраивает в городе беспорядки, которые могут превосходить беспорядки троичника [Андреевский, 1914, с. 59–61].

В той же Одессе и некоторых портовых городах Украины существовала такая разновидность ломовых извозчиков, как *биндюжники* – это извозчики, занимавшиеся грузоперевозками на пароконной повозке, так называемой «площадке». Название произошло от слова «биндюк», означающего большегрузную телегу. В словаре В.И. Даля указывается: «биндюх, биньдюх – рыдван, большая или троичная извозная телега, на которую валят до ста пудов» [Даль, 1863, с. 76]. В Одессе биндюжниками часто были евреи. Они делились на артели по пять телег и преимущественно занимались транспортировкой в гавань пшеницы. Обрато везли уголь, антрацит, бакалейные товары, дрова и др. [Скальковский, 1865, с. 30].

На Украине и на юге России ломовых извозчиков называли также *чумаками* – возившие на волах в Крым и на Дон на продажу хлеб и привозившие оттуда соль и рыбу и прочие товары для перепродажи. Их ярко описывал Н.В. Гоголь в своем произведении «Вечера на хуторе близ Диканьки» [Гоголь, 1903, с. 22, 143–144]. До проведения железных дорог чумачество представляло собой обширный промысел, занимавший много людей и позволивший создать особые нравы, обычаи среди них. Ввиду сопряженных с перевозкой товаров опасностей чумаки в одиночку никогда не пускались в путь – только «ватагами – валками» по предварительному взаимному уговору. Общее число пар волов доходило тогда до 40. С хозяевами шли наймиты, по одному человеку на четыре-пять волов. Повозки были нагружены весьма существенно: обычный вес воза достигал 50 пудов, при перевозке соли клали до 60 и 65 пудов [Брокгауз, Ефрон, 1903, с. 57].

В Батуми ломовых извозчиков называли *дрогарями* или *дрогалями* (от типа повозки) – длинной телеги без кузова, передок и задок которой соединены продольными брусьями [Путеводитель, 1901, с. 39].

В Астрахани и на Дону ломовиков называли *ерандачниками* от слова ерандак – это род пялец на роспуски для простора при укладке товара [Даль, 1882, с. 536].

Ломовики были менее организованы, чем легковые извозчики. Работали большей частью самостоятельно, но иногда и на хозяина. В последнем случае – на определенный срок. Как легковые, так и ломовые извозчики имели своего старосту, которые решали конфликтные ситуации, возникавшие между извозчиками и между клиентами и извозчиками.

Зарботки ломовых извозчиков были весьма значительные, но и труд их нелегок. Им платили с пуда клади, а иногда и от повозки в размере 1,5 руб. в зависимости от хрупкости и ценности товара. За 2,5 месяца работник получал от 35 до 70 руб., что являлось весьма значительным заработком [Нижегородское губернское земское собрание, 1886, с. 49].

Заключение

Таким образом, профессиональный облик извозчиков, работавших в России, был весьма разнообразен. Возможность подъема по социальной лестнице, работая извозчиком легковым, была более выраженной, но работа ломового извозчика оплачивалась лучше. Хотя легким не назовешь ни один, ни второй тип извоза, вероятность того, что извозчик прекратит свой промысел в результате утраты здоровья, была велика как раз у ломовиков, бравшихся за перевоз любого груза. В начале XX в. гужевой тип транспорта постепенно начинается вытесняться автомобильным. Ломовой извоз исчезнет с улиц наших городов скорее, чем легковой, что было связано, конечно, с большей грузоподъемностью автомобилей, но это будет не быстрым процессом. Автотранспортные предприятия городов вплоть до середины 1930-х гг. наряду с автопарком содержали еще и лошадей, причем весьма значительное количество. И очень часто лошадь приходила на замену автомобилю, вставшему по причине отсутствия бензина, запчастей и пр. Тем не менее история извозного промысла – это отдельный, достаточно глубокий пласт в истории нашей страны, оказавший значительное влияние на развитие культуры городской среды, требующий дальнейшего изучения как в региональном аспекте, так и в общероссийском масштабе.

Список литературы

1. Андреевский Э.С. 1914. Из архива К. Э. Андреевского. Т. 3. Одесса, 375 с.
2. Артемьев М. 2018. Гужевая экономика. Как передвигалась Россия до появления железных дорог. URL: // <https://www.forbes.ru/biznes/357703-guzhevaya-ekonomika-kak-peredvigalas-rossiya-do-royavleniya-zheleznyh-dorog> (дата обращения 03.05.2021).
3. Баранова Е. А. 2015. Городские извозчики конца XVIII – начала XX в: штрихи к портрету социально профессиональной группы // Социально-экономические явления и процессы. Т. 10. URL: // <https://cyberleninka.ru/article/n/gorodskie-izvozchiki-kontsa-xix-xx-vv-shtrihi-k-portretu-sotsialno-professionalnoy-gruppy> (дата обращения 03.05.2021).
4. Брокгауз Ф.А. 1903. Энциклопедический словарь. Т. 39а. Санкт-Петербург: Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. 960 с.
5. Все стихи Николая Заболоцкого. Русская поэзия. URL: // <https://rupoem.ru/zabolockij/all.aspx>. (дата обращения 03.05.2021).
6. Битюгов М.Е. 1881. Правила и советы охотникам до лошадей при покупке, продаже, выезде, ковке, корме и исправлении порочных качеств рысистой, верховой, упряжной и ломовой лошади. М., Д.И. Преснов. 195 с.
7. Бредихина И.И. 2008. Придворные экипажи. Царскосельское собрание. СПб, Аврора. 201 с.
8. Василич Г.З. 1912. Москва в её прошлом и настоящем. Вып. 11. М., Товарищество «Образование». 153 с.



9. Вербловский Г.Л. 1896. Вопросы русского гражданского права и процесса. М., т-во тип. А.И. Мамонтова. 438 с.
10. Вонлярлярский В.А. 1854. Все сочинения Василия Александровича Вонлярлярского. Т. 7. СПб, тип. Имп. Акад. наук. 400 с.
11. Гиляровский В.А. 1926. Москва и москвичи: воспоминания. М., Всероссийский союз поэтов. 126 с.
12. Гоголь Н.В. 1903. Вечера на хуторе близ Диканьки: повести, изд. пасечником Рудым Паньком. 2-е изд. СПб, А.С. Суворин. 354 с.
13. Голицынский А.П. 1860. Уличные типы. М., К. Рихау. 60 с.
14. Даль В.И. 1863. Толковый словарь живого великорусского языка. Ч. 1. А-З. М., Изд. общ-ва любителей Российской словесности, 627 с.
15. Даль В.И. 1882. Толковый словарь живого великорусского языка. 2-е изд., испр. и знач. умнож. по рукописи авт. Т. 4. Санкт-Петербург; М., М.О. Вольф. 576 с.
16. Ейские «Ваньки», «голубчики», «лихачи». URL: // <https://muzeisamsonova.ru/eyskie-vanki-golubchiki-lihachi/>. (дата обращения 03.05.2021).
17. Загоскин М.Н. 1851. Москва и москвичи: записки Богдана Ильича Бельского, издаваемые М.Н. Загоскиным. М [б. и.]. 434 с.
18. Иллюстрация: еженедельное издание всего полезного и изящного. 1845. Т. 4. СПб, [б. и.]. 386 с.
19. Кириллова Л.П. 2000. Старинные экипажи: сокровища Оружейной палаты. М., Красная площадь. 207 с.
20. Кокорев И.Т. 1858. Очерки и рассказы. Ч. 1–3. М., унив. тип. 356 с.
21. Кружнов Ю.Н. Извозчики. URL: // <http://www.ensspb.ru/object/2804025324?lc=ru>. (дата обращения 03.05.2021).
22. Москва в её прошлом и настоящем: роскошно-иллюстрир. изд., посвящ. памяти историка Москвы И.Е. Забелина. 1912. М., [б. и.] 1912. 125 с.
23. Нижегородское губернское земское собрание. 1866–1918. 1866. Нижний Новгород. 167 с.
24. Овченко Ю.Ф. 2012. Безопасность империи. (Политический розыск – средство обеспечения безопасности российского самодержавия. 1880–1917 гг.). М., Техинформ. 370 с.
25. Путеводитель и справочная книжка по г. Батуму и окрестностям. 1901. Батум : Н.П. Гурская, Ценз. 80 с.
26. Руга В.Э. 2010. Повседневная жизнь Москвы: очерки городского быта начала XX века. М., ЛитРес. 497 с.
27. Скальковский А.А. 1865. Записки о торговых и промышленных силах Одессы, составленные в 1859 году А. Скальковским. СПб, тип. В. Безобразова и К°. 181 с.
28. Халин А.А. 2006. Развитие системы путей сообщения Нижегородского Поволжья и ее роль в социально-экономическом развитии региона: 1830-е – 1900 г. XIX в. Дисс ... доктора исторических наук. М. 465 с.
29. Юхнева Е.Д. 2007. Петербургские доходные дома. М.– СПб, Центполиграф. 362 с.

Referenses

1. Andreevskij Je.S. 1914. Iz arhiva K.Je. Andreevskogo [From the archive of K.E. Andreevsky]. part. 3. Odessa, 375 p.
2. Artemev M. 2018. Guzhevaja jekonomika. Kak peredvigalas Rossiya do pojavlenija zheleznyh dorog [The Wild Economy. How Russia Traveled Before Railways]. Available at: <https://www.forbes.ru/biznes/357703-guzhevaya-ekonomika-kak-peredvigalas-rossiya-do-poyavleniya-zheleznyh-dorog>. (accessed 03 may 2021) (in Russian).
3. Baranova E. A. 2015. Gorodskie izvozchiki konca XVIII – nachala XX v: shtrihi k portretu socialno professional'noj gruppy [Townsppeople of the end of XVIII – beginning of XX in: Strokes to portrait of a socio-professional group] // Social'no-jekonomicheskie javlenija i processy. vol. 10. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/gorodskie-izvozchiki-kontsa-xix-xx-vv-shtrihi-k-portretu-sotsialno-professionalnoj-gruppy> (accessed 03 may 2021) (in Russian).
4. Brokgauz F.A. 1903. Jenciklopedicheskij slovar [Encyclopedic dictionary]. part. 39a. Sankt-Peterburg: F.A. Brokgauz, I.A. Efron. 960 p.

5. Vse stihi Nikolaja Zabolockogo. Russkaja poezija [All poems by Nikolai Zabolotsky. Russian poetry]. Available at: <https://rupoem.ru/zabolockij/all.aspx> (accessed 03 may 2021) (in Russian).
6. Bitjugov M.E. 1881. Pravila i sovety ohotnikam do loshadej pri pokupke, prodazhe, vyezde, kovke, korme i ispravlenii porochnyh kachestv rysistoj, verhovoj, uprjazhnoj i lomovoj loshadi [Rules and advice for horse hunters when buying, selling, leaving, forging, feeding and correcting the vicious qualities of a trotting, riding, draft and draft horse]. Moscow, D.I. Presnov. 195 p.
7. Bredihina I.I. 2008. Pridvornye jekipazhi. Carskoselskoe sobranie [Court carriages. Tsarskoye Selo collection]. Sankt-Peterburg, Avrora. 201 p.
8. Vasilich G.Z. 1912. Moskva v ejo proshlom i nastojashhem [Moscow in its past and present]. Issue 11. Moscow, Tovarishhestvo «Obrazovanie». 153 p.
9. Verblovskij G.L. 1896. Voprosy russkogo grazhdanskogo prava i processa [Questions of Russian civil law and procedure]. Moscow, t-vo tip. A.I. Mamontova. 438 p.
10. Vonljarljarskij V.A. 1854. Vse sochinenija Vasilija Aleksandroviča Vonljarljarskogo [All works of Vasily Alexandrovich Vonlyarlyarsky]. Part. 7. Sankt-Peterburg: Imperial Academy of Sciences Printing House. 400 p.
11. Giljarovskij V.A. 1926. Mockva i moskvichi: vospominanija [Moscow and Muscovites: memories]. Moscow, Vserossijskij sojuz pojetov. 126 p.
12. Gogol N.V. 1903. Vechera na hutore bliz Dikanki: povesti, izd. pasechnikom Rudym Pankom. 2-e izd. Sankt-Peterburg [Evenings on a farm near Dikanka: novels, ed. beekeeper Rudy Pank]: A.S. Suvorin. 354 p.
13. Golicynskij A.P. 1860. Ulichnye tipy [Street types]. Moscow, K. Rihau. 60 p.
14. Dal V.I. 1863. Tolkovyj slovar zhivogo velikoruskogo jazyka [Explanatory dictionary of the living great russian language]. P. 1. A-Z. Moscow, Izd. obshh-va ljubitelej Rossijskoj slovesnosti, 627 p.
15. Dal V.I. 1882. Tolkovyj slovar zhivogo velikoruskogo jazyka [Explanatory dictionary of the living great russian language]. 2-e izd., ispr. i znach. umnozh. po rukopisi avt. vol. 4. Sankt-Peterburg; Moscow, M.O. Volf. 576 p.
16. Ejskie «vanki», «golubchiki», «lihachi» [Yeisk «vanka», «darlings», «daredevils»]. Available at: URL: // <https://muzeisamsonova.ru/eyskie-vanki-golubchiki-lihachi/>. (accessed 03 may 2021) (in Russian).
17. Zagoskin M.N. 1851. Moskva i moskvichi: zapiski Bogdana Il'icha Bel'skogo, izdavaemye M.N. Zagoskinym [Moscow and Muscovites: Notes of Bogdan Ilyich Belsky, Published by M.N. Zagoskin]. Moscow, 434 p.
18. Illjustracija: ezhenedelnoe izdanie vsego poleznogo i izjashhnogo [Illustration: weekly edition of everything useful and graceful]. 1845. vol. 4. Sankt-Peterburg: [b. i.]. 386 p.
19. Kirillova L.P. 2000. Starinnye jekipazhi: sokrovishha Oruzhejnoj palaty [Vintage Carriages: Armory Treasures]. Moscow, Krasnaja ploshhad. 207 p.
20. Kokorev I.T. 1858. Ocherki i rasskazy [Essays and stories]. p. 1–3. Moscow, univ. tip. 356 p.
21. Kruzhnov Ju.N. Izvozchiki [Cabbies]. Available at: <http://www.encspb.ru/object/2804025324?lc=ru> (accessed 03 may 2021) (in Russian).
22. Moskva v ejo proshlom i nastojashhem: roskoshno-illjustrir. izd., posvjashh. pamjati istorika Moskvyy I.E. Zabelina [Moscow in its Past and Present: Luxuriously Illustrated. ed., dedicated. in memory of the historian of Moscow I.Ye. Zabelin]. 1912. Moscow, 1912. 125 p.
23. Nizhegorodskoe gubernskoe zemskoe sobranie [Nizhny Novgorod Provincial Zemsky Assembly]. 1866–1918. 1866. Nizhnij Novgorod. 167 p.
24. Ovchenko Ju.F. 2012. Bezopasnost imperii (Politicheskij rozysk – sredstvo obespechenija bezopasnosti rossijskogo samodержavija. 1880–1917 gg.) [Empire security (Political search is a means of ensuring the security of the Russian autocracy. 1880–1917)]. Moscow, Tehinform. 370 p.
25. Putevoditel i spravochnaja knizhka po g. Batumu i okrestnostjam [Guide and reference book for Batum and its surroundings]. 1901. Batum : N.P. Gurskaja, Cenz. 80 p.
26. Ruga V.Je. 2010. Povsednevnaia zhizn Moskvyy: ocherki gorodskogo byta nachala XX veka [Everyday life in Moscow: sketches of urban life in the early XX century]. Moscow, LitRes. 497 p.
27. Skalkovskij A.A. 1865. Zapiski o torgovyh i promyshlennyh silah Odessy, sostavlennye v 1859 godu A. Skalkovskim [Notes on the commercial and industrial forces of Odessa, compiled in 1859 by A. Skalkovsky]. Sankt-Peterburg: tip. V. Bezobrazova i K°. 181 p.



28. Halin A.A. 2006. Razvitie sistemy putej soobshhenija Nizhegorodskogo Povolzh'ja i ee rol' v socialno-jekonomicheskom razvitii regiona: 1830-e – 1900 g. XIX v. [Development of the system of communication lines of the Nizhny Novgorod Volga region and its role in the socio-economic development of the region: 1830s – 1900s of the 19th century.] Diss ... doktora istoricheskikh nauk. Moscow, 465 p.

29. Juhneva E.D. 2007. Peterburgskie dohodnye doma [Petersburg apartment buildings]. Moscow – Sankt-Peterburg: Centpoligraf. 362 p.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Логинова Диана Васильевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры общественных наук института экономики и социальных технологий Санкт-Петербургского государственного университета промышленных технологий и дизайна, г. Санкт-Петербург, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Diana V. Loginova, candidate of historical sciences, associate professor, Department of Social Sciences, Institute of Economics and Social Technologies, St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design, St. Petersburg, Russia