«Извозчик, трогай!»

Тюмень и транспорт – понятия неразделимые. История нашего города началась 420 лет назад с великого путешествия – похода царских воевод Василия Сукина и Ивана Мясного (по прозвищу Мешок или Коробок). Перебравшись за Камень, как тогда называли Уральские горы, они спустились вниз по течению Туры и заложили на высоком речном берегу Тюменский острог. На протяжении многих веков наш край заселялся людьми пришлыми, приезжими, не понаслышке знакомыми со всеми видами транспорта. Одни сплавлялись по рекам, другие пробирались лесными тропами, третьи брели в кандалах по Сибирскому тракту. В нашей рубрике мы будем рассказывать о том, как переезжали и путешествовали по Земле Тюменской наши предки – вечные странники Сибири. Свой первый рассказ я решил посвятить тюменским извозчикам – первым таксистам нашего древнего города.

Биржевики и «ваньки»

Кстати, первоначальное, русское название людей этой профессии было куда более простым и понятным: извозчик - человек, который занимается извозом, то есть перевозит людей и грузы. Такса же понятие более широкое и применимо не только к транспорту. Впрочем, бог с ними с названиями, тем более что вопросов в истории тюменского извоза и без того предостаточно. Так до сих пор неизвестна точная дата появления на улицах Тюмени первого извозчика. Долгое время наш город был слишком мал для конных прогулок. Двести лет назад жилые кварталы начинались у стен Свято-Троицкого монастыря и заканчивались на ул. Иркутской (ныне – Челюскинцев). К середине 19 века городская черта расширилась до будущей ул. Голицынской (Первомайская), но число населения по-прежнему не превышало 10 тыс. чел.

Краевед Сергей Кубочкин полагает, что первые извозчики появляются в Тюмени после учреждения в 1845 году Васильевской ярмарки. Город в одночасье превратился в крупный торговый центр, куда съезжались сотни купцов и приказчиков со всей страны. Появилась потребность в перевозке большого количества людей и грузов, хотя бы и на период ярмарки.

Извозчики в то время чётко делились на две категории: легковых (т.е. пассажирских) и ломовых (т.е. грузовых). Большинство из них не колесили по городу в поисках клиентов (этим занимались только «шатущие» или безместные извозчики, они же «ваньки), а стояли на специальных стоянках – биржах – подобно современным таксистам. Правда, ни вокзалов, ни аэропортов в то время в Тюмени не было, так что для бирж-стоянок отводились просто бойкие места. Городские власти выделяли землю из расчёта по три квадратных сажени (около 7 м^2) на лошадь при условии, что «парковаться» они будут не поперёк улицы, а вдоль тротуаров, не мешая движению. При этом первые тюменские таксисты платили специальный сбор: сперва по 10 руб. в год с экипажа, затем по 4 руб. за квадратную сажень на бирже. По большому счёту, выходило не так уж дорого, особенно если учесть расценки, которые, кстати, были едиными для всех и устанавливались особыми правилами.

Правила извозного движения

Первые правила, регламентирующие работу тюменских извозчиков, Городская дума утвердила в 1881 году, а в 1895 году вышла новая редакция – переработанная и дополненная. В этом документе был, к примеру, прописан порядок получения «свидетельства» на право извоза (прообраза современной лицензии). Сначала претендент должен был получить в полицейском управлении удостоверение об отсутствии противопоказаний. Отказать могли в случае чрезмерной молодости (до 18 лет), старости («дряхлые старики» не допускались), «нетрезвого поведения», а также нарушения правил, либо наличия судимости за кражу, мошенничество или грубость с пассажирами.

В случае положительного решения будущий «таксовладелец» представлял выданное ему удостоверение в городскую управу, давал подписку о соблюдении правил, вносил установленную плату и получал, наконец, сами правила, свидетельство и особый жестяной жетон с выбитым на нём индивидуальным номером. После этого надо было вновь вернуться в полицейское управление (у нас всегда любили простые процедуры), чтобы предъявить там паспорта самих извозчиков и получить второй экземпляр жетона. Так что первые регистрационные номера появились в Тюмени задолго до первых автомобилей!

Номер прибивался к экипажу на видном месте: летом – на левом боку, а зимой – на левой половине передка, перед кучером. Кроме того, он выводился белой краской сзади на кузове и на фонарях (фар ещё не было). Второй жетон пришивался прямо на кафтан на спине извозчика. Одним словом, не узнать тюменское такси столетней давности было трудно – всё для блага пассажира! В столицах продвинулись ещё дальше, приделывая на спины извозчиков часы и пепельницы, но у нас вроде бы до этого не дошло. А вот зонты в летнее время и ковры в зимнее требовались обязательно. Одежда извозчика была простой и практичной: кафтан из тёмного сукна и кушак или ремень тех же оттенков.

Правил дорожного движения, как таковых не существовало, их заменяли рекомендации общего характера. При езде предписывалось держаться правой стороны, ехать «уверенно и осмотрительно», запрещалось обгонять и подрезать («делать стеснения в проезде»). Техосмотр («освидетельствование») экипажей проводился исправником (полицейский чин), неисправные или ветхие экипажи снимались с линии до завершения ремонта. ГАИ в те далёкие времена ещё не появилось, однако система наказаний уже существовала. В Тюмени за «маловажные проступки» исправник мог наложить штраф до 5 руб., либо отобрать на некоторое время жетон с номером (без него выходить на маршрут было нельзя).

К числу утраченных традиций тюменского извоза можно отнести ответственность извозчиков за вещи пассажиров, оставленные на хранение. По своему желанию заказчик мог потребовать у извозчика в качестве залога биржевой знак и тот обязан был немедленно его предоставить.

Сколько же стоило сто лет назад удовольствие промчаться с ветерком по тюменским улицам? Счётчики километража ещё не были изобретены, однако в них и не было необходимости. Тарифная сетка была довольно гибкой и предусматривала несколько вариантов оплаты. Добраться от ж/д вокзала (он появился в 1885 году) до пристаней можно было за 25 копеек. На 5 копеек дороже стоила поездка в Затюменку, а дороже всего обходился визит в далёкую Зареку – целых 35 копеек. По особому тарифу оплачивались катанье до Загородного сада (10 копеек сверху) и в праздники (50 копеек в час). Все расценки приводятся в расчёте на одного седока – за второго приходилось доплачивать ещё 10 копеек. Для примера скажем, что бутылка кваса в то время стоила 5 копеек, пуд муки - 60 копеек, а воз сена - 2 руб. Так что дорого или дёшево обходилось первое тюменское «такси» своим пассажирам – судите сами.

Когда последний извозчик исчез с улиц нашего города? Этого мы тоже пока не знаем. Первый общественный автотранспорт появятся в Тюмени ещё очень не скоро, да и автобус – не такси: по заказу не приедет, ждать не станет, с ветерком не прокатит. Пройдут годы, прежде чем последний «водитель кобылы» отправится на покой со своим экипажем, а с тюменским улиц исчезнет залихватское: «Извочик, трогай!».