**Петербургские извозчики**

До 1847 извозчики представляли собой единственный вид наземного городского транспорта, существовавший наряду с частными каретами и колясками. Извозчики появились уже вскоре после основания города. В 1750 их было около 3 тыс., в 1790 – 4,6 тыс., а в 1900 было выдано жестяных знаков: для ломовых – 22752, для дышловых и троечных запряжек – 1897, для дрожек – 13666 и для саней – 15989.

Селились они слободами. Смоленская Ямская слобода располагалась на Шлиссельбургском тракте, Московская Ямская — по Лиговской ул., Вологодская Ямская — по тракту на Нарву, невдалеке от Петергофской першпективы. Первоначально жили здесь ямщики, занимавшиеся «гоньбой» на почтовых трактах. Рядом с этими «междугород пиками» постепенно пристраивался и «внутригородской» транспорт — извозчики. А точнее, «извощики», как их тогда называли. От слова «извоз».

Далеко не каждый мог тогда прокатиться на тройке по Невскому. И не только потому, что дорого,— указ не велел! Еще в 1775 имп. Екатерина II распорядилась, как кому ездить: дворянам 1-го и 2-го классов — «шестью лошадью», дворянам, «не имеющим обер-офицерского чина, запрещается ездить по городам инако, как летом верхом или в одноколке на одной лошади, а зимою в санях на одной же лошади...»

Французский граф Сюгар, живший в Петербурге как раз во времена Екатерины II , не без издевки писал по этому поводу: «...Лица, чином выше полковника, должны были ездить в карете в четыре или шесть лошадей, смотря по чину, с длиннобородым кучером и двумя форейторами. Когда я в первый раз выехал таким образом с визитом к одной даме, живущей в соседнем доме, то мой форейтор был уже под ее воротами, а моя карета еще в моем дворе!»

Вельможи выезжали на улицы города с «букетом» на запятках кареты: в центре стоял выездной лакей в ливрее по цветам княжеского или графского герба, в напудренном парике и треугольной шляпе, рядом — высоченный гайдук в красной одежде, с другого бока — арапчонок, опоясанный турецкой шалью и с белой чалмой на голове.

Вот так-то! Кому — карета с «букетом», а кому — тяга в одну лошадиную силу. При этом «купцам, мещанам и всяким посадским людям» строжайше запрещалось украшать свои экипажи, красить и то разрешалось одного лишь цвета краской. Извозчичьим саням и одноколкам предписывалось «быть не иной краске, окроме жолтой».

Желтый цвет был обязательным и в одежде извозчиков. Летом они одевались в белые холстинные балахоны, подпоясанные желтым кушаком, на голове — шляпа с желтой лентой; зимой извозчикам разрешалось носить кафтаны и шубы «какие пожелают», но шапка обязательно должна быть «с желтым верхом и опушкою» и опять же непременный желтый кушак!

В ту пору на спине извозчика прямо под воротником можно было видеть еще кожаный номер. Кроме цифр здесь были также оттиснуты обозначение части и околотка, к которым извозчик приписан. Так велел «извощичий билет», введенный в конце XVIII в. В документе этом предписывалось: «...ездить самому в санях, одноколках, или роспусках, или в каретах с заклейменными хомутами и номером, пришитым к платью на спине... В городе и предместьях ездить на взнузданных лошадях малой рысью, а скоро отнюдь не ездить. А когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать тише и осматриваться во все стороны, чтобы кому повреждения не учинить или с кем не съехаться... С ездоками поступать вежливо и грубости не чинить. На улицах громко не кричать и не свистеть...»

Как мы видим, уже и тогда были кое-какие правила езды. Причем весьма строгие. Уже в 1705 кучеров, ехавших на невзнузданных лошадях или сбивших пешехода, велено было драть кнутом и ссылать на каторгу. В 1732 появилось предписание людям всех чинов и званий «ездить смирно и на лошадях не скакать» Рекомендовалось не обгонять знатных особ и воинские команды. Еще 6 лет спустя на главных улицах города были введены специальные караулы, коим предписывалось следить, чтобы «никто скоро не ездил».

Ездить по городу разрешалось со скоростью не более 10 км /ч. Нам кажется, что эта скорость черепашья, а современники отмечали, что «езда в Петербурге чрезвычайно быстра, расстояния огромны, а мостовая тяжела».

Первыми правилами уличного движения в СПб можно считать «Извощичий билет», подписанный в 1784 обер-полицмейстером Петербурга. Вместе с ярлыком из белой жести, на котором указывался номер экипажа и часть города, каждому извозчику выдавали и этот билет, где были напечатаны правила для ездового, состоящие из 28 пунктов. Например, требовалось, чтобы на спине к платью был пришит номер, чтобы все экипажи были выкрашены жёлтой краской, на улицах громко не кричать и не свистеть, в городе и в предместьях ездить малой рысью и не скорее.

В 1901 состоялся 1-й выпуск «учёных извозчиков», которые 2,5 года посещали спец. курсы. На курсах извозчиков обучали географии СПб и окрестностей, французскому языку, управлению лошадьми, новой извозчичьей таксе, астрономии (специально для ночных извозчиков) и хорошим манерам.

Мы сейчас привыкли к остановкам трамваев и троллейбусов, к стоянкам такси. Они были и у извозчиков. В ожидании седоков извозчики должны были стоять в специально отведенных местах, причем обязательно по направлению движения транспорта. Лошадей при этом привязывать к уличным тумбам или фонарям воспрещалось.

Самым распространенным среди извозчиков были «ваньки» — одноконные пролетки, дешевые и вездесущие. В любой части города их можно было найти и тут же нанять. У Гостиного двора, а также на углу Невского пр. и Владимирской ул. дожидались седоков кареты и одноконные московские колясочники — эти были подороже «ванек», и нанимали их обычно сразу на день.

Самыми дорогими были «лихачи» — наиболее привилегированная часть извозчиков. Экипажи «лихачей» всегда выделялись чистотой, как зеркала блестели их лакированные бока, верх был кожаным и складным, мог опускаться и подниматься, а когда появилось электричество, на оглоблях экипажей «лихачей» загорелись электрические лампочки, питавшиеся от аккумулятора, спрятанного под сиденьем. У «лихачей» были надувные шины («дутики»), сзади на поясе у извозчиков часы для удобства пассажиров. И одевались они с шиком. Зимою «лихач» носил «волан» с лисьей меховой опушкой, а летом — «раскидной армяк» из темно-синего сукна, обшитый по вороту и бортам бархатной тесьмой с цветным кантом. За шелковым кушаком красовались отменно белые замшевые перчатки и непременно с традиционной окладистой бородой, картинно сидели на козлах. Выезжать на работу «лихачи» не спешили; если обыкновенного «ваньку» хозяин выгонял со двора, когда еще и солнце не взошло, то «лихачи» появлялись на улицах часа в три-четыре после полудня. Седоков они тоже брали не всяких. За 20 коп. не ездили. Иной «лихач» весь день простоит, с места не тронется, но уж дождется богатого господина, чтобы сразу, с одной поездкой всю дневную выручку заработать. Услугами «лихачей» пользовались лишь в торжественных случаях или для развлечения: сгонять куда-нибудь на острова или в пригород. И там, где «ванька» свезёт за четвертак, эта братия брала 5 руб., да с таким видом, будто делает одолжение.

В богатые загородные рестораны: «Ливадию», «Аркадию», «Ташкент» принято было мчаться на тройках, стоивших сумасшедших денег.

Зимою появлялся в городе самый легкий и самый дешевый транспорт — «вейки»: легкие сани с бубенцами и колокольчиками. На них приезжали из окрестных деревень финны и, куда бы ни попросили их ехать, цену называли одну: «Тридцать копеек!»

В сер. XIX в. на зиму в столицу приезжало из окрестных деревень до 3 тыс. извозчиков. Очень богатые люди имели собственный выезд, более скромным считалось завести свой экипаж, а кучера с лошадью нанимать. Можно было нанимать и экипаж с кучером: дрожки с одной лошадью обходились в 150 руб. в месяц, карета четвёркой – в 400. Извозный промысел считался достаточно выгодным, многие купцы держали до 20 отборных лошадей, сдаваемых внаём. Одноразовые поездки на городском извозчике были по средствам средне обеспеченной публике.

Меньше всего брали «ваньки», с измождёнными клячами и не менее жалкими санями, но зато дежурившие на каждом углу. От Адмиралтейства до Александро-Невской лавры можно было прокатиться за 6 коп.

Рассказывали будто сам Александр I, любивший прогуливаться пешком по набережным, был как-то застигнут дождём и вскочил на первые попавшиеся дрожки, велев вести его в Зимний дворец. «Ванька» решил, что это какой-нибудь офицер из дворцового караула. У императора, естественно, не было мелочи, и, доехав до места, он попросил извозчика подождать, когда ему вынесут деньги. Мужик решил, что офицер хочет улизнуть и потребовал в залог шинель. Когда через несколько минут вышел ливрейный лакей с рублём серебром, что стоило месячного дохода «ваньки», но дешевле шинели, извозчик возразил, что он не такой дурак отдавать дорогую вещь неизвестному. Только когда к извозчику вышел с рублём Илья Байков, придворный кучер, которого знали в лицо все в Петербурге, тот поверил, что возил царя.

Домов в столице не строили дальше Обводного канала, потому что за ним простирались обширные выгоны, где паслись лошади. Счёт им вёлся на десятки тысяч.

В одних только придворных конюшнях содержалось 2 тыс. животных. Богатые кареты запрягали шестёркой или даже восьмёркой попарно запряжённых коней, кучер управлял ближней парой, а на передних сидели форейторы. Перед императорской каретой следовал эскорт лейб-гусар и лейб-казаков, но и вельможи высших классов не выезжали без скачущих верхом перед их экипажами двух ливрейных лакеев на отборных лошадях.

Формы экипажей были разнообразны: кареты, коляски, пролётки-«эгоистки», брички, дрожки-«гитары», линейки, одноколки (в них пассажир-одиночка правил сам, а извозчик стоял сзади). В придворном обиходе старинные кареты, украшенные живописью, позолотой, зеркальными стёклами, использовались при парадных выездах даже в то время, когда имп. Николай II уже предпочитал для личных нужд автомобили «Рено».

Около 4 тыс. карет и больше 10 тыс. дрожек выезжало на улицы. Половину их составлял наёмный транспорт. Обычная коляска стоила 2 тыс. руб., так что каретники Иохим, Фребелиус, Туляков, Логинов, Бобунов процветали.

Окончательно этот вид транспорта исчез в 1930-х. Ещё в начале ХХ в. в СПб насчитывалось до 15 тыс. извозчиков. Они пользовались спросом у зажиточных клиентов. Накануне войны1914 г. на сидениях извозчиков пытались даже установить таксометры, но нововведение не прижилось. Роль позднейших автозаправок выполняли водопойные будки с желобами, куда лилась вода из кранов. Взяв седока, извозчик устремлялся к будке со словами: «Барин, разрешите лошадку попоить, одним мигом готовы будем». Время на водопой, естественно, засчитывалось в счёт поездки.

И сегодня в городе, несмотря на обилие автомобильного транспорта, нет-нет да и послышится цоканье подкованных копыт по асфальтовой мостовой. В старинных каретах или колясках катят по петербургским улицам туристы, верхом и в тележках едут замирающие от восторга дети.

Таких «извозчиков» становится все больше. Губернатор Санкт-Петербурга 16 августа 1999 года даже издал распоряжение за № 804-р «О мерах по упорядочению эксплуатации и движения гужевого, верхового транспорта, велосипедов, мопедов и роликовых средств передвижения в Санкт-Петербурге».

Значит, история конного транспорта еще не закончилась, и рядом с бронзовыми и чугунными конями улицы города будут оживлять настоящие, неся свою службу.

**Список литературы**

Б.К. Пукинский "Санкт-Петербург. 1000 вопросов и ответов". 1997. Норинт

“Pulse”. апр. 2003. Юрий Пирютко «Питерские извозчики»

www.spb-history.net