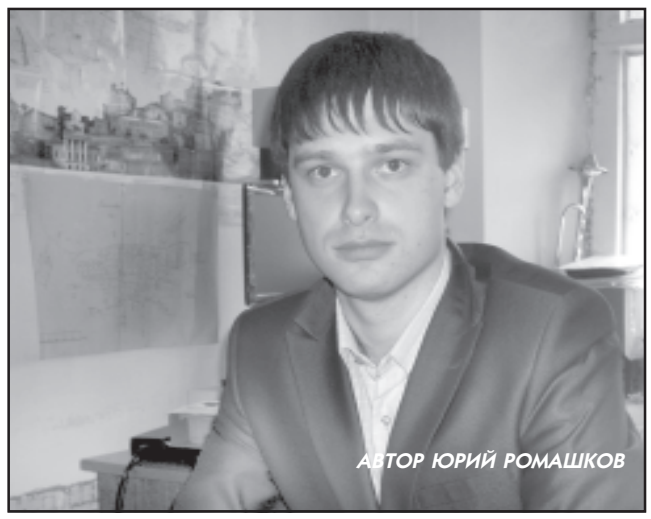
От пролётки до автобуса:

развитие общественного транспорта в г. Енисейске

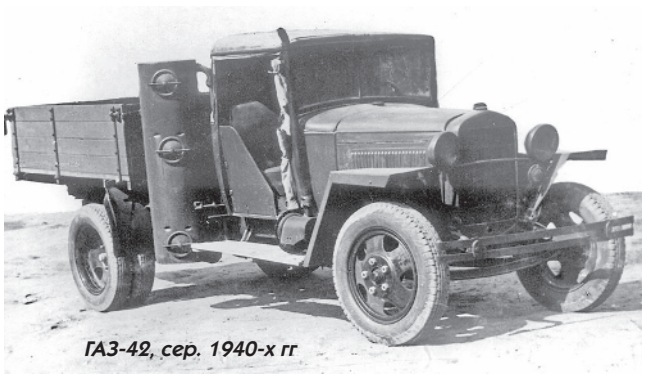
Давно признано, что развитая система общественных перевозок является важным показателем жизнеспособности самого города. История отечественного транспорта корнями уходит к дореволюционной России, когда в обеих столицах империи в середине XIX в. появилась, так называемая «линейка», представляющая собой нечто вроде открытой кареты. «Линейку» сменила «конка» - трамвай, в который были запряжены лошади. Так же общественные перевозки той поры не мыслимы без легендарных извозчиков. С тех пор техника, на которой осуществляются пассажирские перевозки, шагнула далеко вперёд, неизменной останется лишь картина: пассажир, спешащий куда -то уехать...


АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

Часть 1. «И ВЯЗНУТ СПИЦЫ РАСПИСНЫЕ...»

На заре становления общественных городских перевозок улицы Енисейска полностью принадлежали пролёткам. Воображение рисует довольно колоритного сибирского извозчика, лихо погоняющего лошадей по немощённым дорогам уездного города. Факт наличия пролёток и извозчиков в Енисейске подтверждают источники, среди которых наиболее интересными являются воспоминания современников. Вот, что по этому поводу писал А.Л. Яворский во второй половине XIX в., когда хотел обрисовать прибытие в Енисейск парохода: «Оживал Енисейск во время пароходного гудка. Пароход в Енисейске - событие большой важности. Почуяв заработок к берегу мчатся извозчики, перегоняя друг друга и становясь в очередь». Заметьте, для того, чтобы представить важность события, Яворский упоминает извозчиков. Итак, извозчики в Енисейске существовали и, как нам может представиться, конкурировали между собой. Но насколько они были многочисленны?

Пролётки на Успенской улице. Нач. XX в

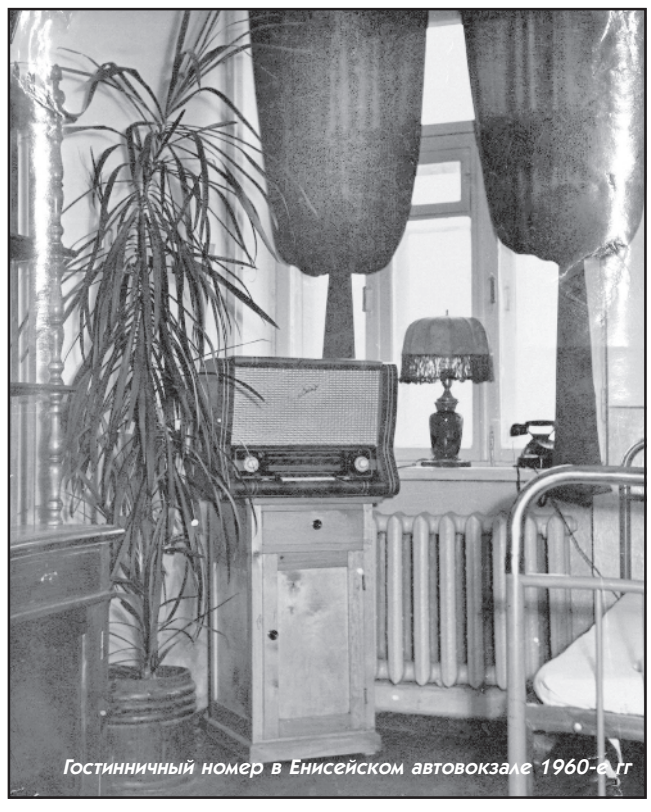

ГАЗ-42, сер. 1940-х гг

Разумеется, каких либо статистических данных на данный момент не обнаружено, но здесь мы вновь передаём слово Александру Леопольдовичу, который, говоря о Енисейске середины XIX в., замечает: «Кстати сказать, что в то время в Енисейске всего- то было чуть ли ни два извозчика». Эту мысль продолжает ещё один очевидец А. Уманьский: «Лошадей хороших попадается мало, мало и хороших экипажей, потому что здесь даже крупные капиталисты отличаются сравнительной скромностью жизни».

Затем экипажей в городе стало больше, что во многом было связано с апогеем золотопромышленности в регионе: появилось больше состоятельных людей, предпочитавших передвигаться по городу и совершать визиты не только в собственных экипажах, но и нанятых пролётках. Так же увеличению спроса на внутригородской транспорт способствовало развитие пароходства, что обеспечивало дополнительный приток людей и грузов и, следовательно, увеличивало долю клиентуры местным возницам. В этом свете появляется вопрос о существовании какой-либо организации - частной или казенной - в чьём ведомстве находились конные экипажи города.

Примеры таких извозочных контор, как показатель одной из статей купеческого дохода, можно встретить в работах краеведческого альманаха «Старая столица», посвящённого Владивостоку. В статье, посвящённой данной проблеме, автор Д.С. Рыкунов отмечает: «Одним из первых, кто озадачился решением транспортной проблемы во Владивостоке, был купец второй гильдии Иван Иванович Галецкий, который в конце 1870-х годов доставил сюда из Одессы полтора десятка экипажей и наладил легковой извоз по улицам города. В 1884-м во Владивостоке насчитывалось уже 37 извозчиков, из них 35 по национальности были русскими и двое... немцами. К 1897 году число извозчиков достигло 174-х, а в 1902-м их было уже 325». Не отставали и другие крупные города Российской империи.

Конный экипаж на картине С.М. Хаченова «Богоявленский собор»


Гостинничный номер в Енисейском автовокзале 1960-е гг

Далее автор продолжает: «Извозчиков нанимал обычно хозяин - содержатель биржи, которому они сдавали всю дневную выручку, в среднем от трех до восьми рублей. При этом извозчик нес ответственность за прокорм и здоровье лошади, за техническое состояние экипажа. Содержатель легковой биржи со своей стороны должен был выпускать «на линию» экипажи только после регистрации в городской управе, для чего необходимо было предоставить справки от врача-ветеринара о состоянии лошадей, из полицейского участка наемных работников и от биржевого старосты. После уплаты годового налога, который составлял пять рублей с одноконного экипажа и десять - с двуконного, выдавались удостоверения для извозчиков и номера на экипажи, после чего можно было заниматься извозом».

Разумеется, что сравнение уездного Енисейска с Владивостоком того периода времени крайне некорректно хотя бы в отношении численности населения. Так, население Енисейска в 1870-80 гг. варьировалось от 7 до 9 тыс. человек. Население же Владивостока на тот же исторический промежуток составляло порядка 28 тыс. человек. Хотя появление общественного транспорта в уездном Енисейске - часть общей тенденции развития собственной транспортной сети внутри небольших городов.

Но вернёмся к вопросу о транспорте. Таким образом, прецеденты существования «извозочного бизнеса» были. Однако, купечество Енисейска, по имеющимся ныне сведеньям, не проявило коммерческого интереса к такому источнику доходов. Отчасти это можно объяснить участием местного купеческого капитала в развитии пароходства на Енисее и деятельностью пароходной компании А.С. Баландина. Развитие транспорта получило несколько другую ориентацию - водную. Так являлись ли упомянутые Яворским возницы некими собственниками, работавшими исключительно «на себя»? Вопрос пока остаётся открытым.

Конные экипажи на Базарной площади Енисейска нач. XX в

Всё же не стоит считать, что улицы Енисейска помнят только эпоху частного извоза. Казённые почтовые экипажи и тарантасы путешественников из Красноярска и Иркутска образовывали, как бы мы сейчас сказали, междугороднее сообщение. Это явление так же не осталось не замеченным современниками. «Улица (Большая прим. авт.) оказалась оживлённой. Енисейский тракт, соединяющий Енисейск с Красноярском, был продолжением этой улицы и почтовые повозки и тарантасы можно было видеть часто мчавшимися мимо нашего дома» - записал уже упомянутый нами А.Л. Яворский, - «Звон колокольцев под дугой каретника и бубенцов по ошейнику пристяжек создавал неповторимое волнение у детворы, а свист бича над мчавшейся тройкой дополнял эту музыку трактовой жизни». Далее он делает небольшое описание такого экипажа: «Занимали нас особенно тарантасы с высоко поднятым натянутым фордеком и козлами, на которых как бы полусидел - полустоял ямщик. Летом, когда тарантас был на колёсах, и сильно тарахтел по немощённой улице, он даже своим шумом возбуждал в ребятах стремление догнать его...».

Продолжение следует

По материалам фондов Енисейского музея.

Научный сотрудник фондов ЕКМ РОМАШКОВ Ю.В.

Автопробег Енисейск - Красноярск 1936 г