

## Пломбы технического осмотра транспортных средств конца XIX – первой четверти XX вв. Обзор и мини-каталог

Алексей Джус



одавляющее большинство торговых, почтовых, таможенных и транспортных пломб сделаны полностью из свинца. Однако существует особый тип пломб размером от 2 до 3 сантиметров, не похожий на другие по составу, способу крепления, а в большинстве случаев и по форме. Известные автору экземпляры датируются с 1890 по 1917 и с 1924 по 1929 годы.

К чему же крепились эти пломбы и зачем?

Во-первых, в отличие от обычных пломб, которые привешивались к пломбируемому объекту на нитке, бечевке или проволоке, здесь свинец служит не столько материалом для выдавливания надписей (в данном случае это обычно герб города) сколько собственно для крепежа. На фото 1 видно, как свинцовая клепка скрепляет две части пломбы (передняя часть – с надписью, задняя – в виде круглой металлической шайбы), но размеры этой клепки могли быть и совсем маленькими, т. е. крепилась пломба к разнообразным предметам. Такой способ крепежа (с помощью мягкого свинца) явно принуждал к более бережному обращению с предметом, на который налагалась пломба. Причем крепиться она могла к разным материалам (на фото 2 на левой пломбе видны остатки синей ткани, на правой – справа – задняя крепежная шайба, а слева и снизу – остатки металла).



Фото 1. Полный вид пломбы



Фото 2. Примеры пломб с остатками материалов, к которым они крепились:  
а) ткань; б) металл



Во-вторых, на всех дореволюционных пломбах такого типа, за исключением самых ранних, присутствует слово «Управа» (часто сокращенное до «УПР.»), а начиная с 1910-х годов (возможно, и раньше) – дополнительная надпись: «ОСМОТРЕНО» (на пломбах из Санкт-Петербурга, Табл. I, фото 32). Это доказывает, что данные пломбы не были частными, а крепились они на что-то, что регулировала и осматривала местная (городская) власть.

В-третьих, форма этих пломб весьма различается год от года (см. Табл. I). Это явно сделано для того, чтобы по одному взгляду можно было определить соответствие пломбы некоему установленному образцу.

И, наконец, в-четвертых – пломбы аналогичного типа советских времен еще больше приоткрывают нам свое назначение. Такие надписи, как «Ленинградская губер. инспекция местного транспорта» или «Транспортный отдел МКХ» (фото 3) явно говорят о том, что пломбы эти крепились к неким транспортным средствам. Кстати, надпись: «МКХ» (отдел Московского Коммунального Хозяйства в Моссовете) встречается также на номерах извозчиков. Более того, на одной из пломб появляется надпись «Сани».



Фото 3. Пломбы с упоминанием транспорта в легенде

Если обратиться к изданным в 1927 году «Правилам движения по городу Москве», то мы увидим, что к ним прилагается Инструкция «О порядке выдачи разрешений на право управления экипажами гужетранспорта (конными) и об осмотре такового», регулирующая «Осмотр легковых экипажей (саней, пролеток и т. д.)». Пункт 7 этой инструкции гласит, что «На экипажах и упряжи, признанных комиссией годными к езде по городу, налагается особый знак в присутствии лиц, производящих осмотр, без которого езда по городу воспрещается; одновременно владельцам экипажей выдаются установленные номерные знаки», т. е., кроме номерных знаков, которые просто выдаются, еще налагается особый официальный знак, подтверждающий прохождение осмотра. Также в п. 9 записано: «Помимо предварительного осмотра, все легковые запряжки, двигающиеся по ул. г. Москвы, должны в том же порядке подвергаться периодическому осмотру два раза в году, в сроки, устанавливаемые и публикуемые Московским Коммунальным Хозяйством и Адм. Отделом МГИК». При этом в инструкции, где изложены правила техосмотра «автомото-машин», ни о каких знаках, кроме номерных, не говорится.

Аналогичный осмотр извозчики проходили и в дореволюционное время. В ежегодных сборниках обяза-



тельных постановлений и распоряжений Московской Городской Думы (например, за 1902 год) можно найти приказ по московской городской полиции «Об осмотрах экипажей, лошадей и прочих принадлежностей легкового извозного промысла», где в пункте 7 перечисляются места, куда «прибиваются жестянки, припаиваются пломбы и накладываются штемпеля». В частности, пломбы ставились «на дрожки: на переднем левом крыле, на фартуке, в левом, верхнем углу, на верхе пролетки с левой стороны», а зимой «на сани: на переднем щитке выше жестянки» (то есть пломбы могли крепиться к дереву, металлу или ткани). Делалось это для того, чтобы извозчик работал именно с осмотренной повозкой, упряжью и одеждой, поскольку многие представляли новые и исправные принадлежности только на осмотр, а на работу выходили с негодным снаряжением и в рваной, неопрятной одежде. Естественно, сами извозчики были недовольны таким повышенным вниманием властей: «На смотр завтра едем, на зад пломбу ставить! Больше и некуда! На шляпе - есть, на кафтане есть, на полости - четыре, в передке - восемь. Чего гоняют людей? Они в управе соскучились деньги за службу получать, так давай извозчиков на копейки метить!» [6]

Поскольку летом в городе ездили в колесных экипажах, а зимой - в санях, осмотр проходили 2 раза в год, в связи с чем пломба, свидетельствующая о прохождении осмотра, могла датироваться как одним годом (летняя), так и двумя (зимняя, например, 1901-1902 г.).

Аналогичные меры предпринимались и в других городах: «Экипажи и сбруя свидетельствовались полицией вместе с членом городской управы, а лошади - ветеринарным врачом два раза в год - в январе и апреле... Одежда кучера, лошади, экипажи и сбруя подвергались освидетельствованию полицией, подтверждением успешного освидетельствования была специальная пломба на экипаже или санях» [3].

Отметим распространенное убеждение, что эти строгие меры были введены только в 1906 году. Основным источником такого утверждения служит изданная в 2010 году книга В. Руги и А. Кокорева «Повседневная жизнь Москвы. Очерки городского быта начала XX века», в которой утверждается: «Для пресечения подмен с 1906 года (выделено автором) была введена целая система клеймения средств извозного промысла». Та же фраза приводится в монографии Е. В. Барановой и Р. Б. Кончакова, на странице 35 [1], причем со ссылкой на Городовое положение Санкт-Петербурга от 1895 года! Однако поиск показал, что пломбы и штемпели упоминаются еще в сборнике, в издательских реквизитах которого указано: «Москва, т-во типографии А. И. Мамонтова, 1902» [12]. К сожалению, в открытом доступе нет соответствующих нормативных материалов за середину 80-х годов XIX века, поэтому точно назвать год, когда было введено клеймение и пломбирование повозок, упряжи и одежды извозчиков, мы пока не можем.

Однако, как известно из исторической справки, подготовленной РИА «Новости» [15], «впервые об обязательном осмотре средств передвижения в России

заговорили в 1869 г., когда обер-полицеймейстером северной столицы были введены в действие правила для извозчиков и правила для содержателей общественных карет. Этими документами полиция обязывалась проводить ежегодный осмотр конных экипажей и выдавать свидетельства на право их использования, устанавливались требования к процессу движения и стоянке транспортных средств, объявлялись санкции к нарушителям в соответствии с действующим законодательством». А в начале 1870-х годов, после принятия Городового положения, в городах были созданы городские думы и управы, взявшие на себя управление городским хозяйством, в том числе извозным промыслом, для чего им было предоставлено право установить в пользу города различные сборы, в том числе «с извозного и перевозного промыслов». В новой редакции Городового положения от 1892 г. разрешалось также устанавливать таксу за пользование извозческими и другими общественными экипажами, хотя в отдельных городах, например, в Санкт-Петербурге, она устанавливалась и ранее.

Однако и до этого власти старались как-то регулировать извозный промысел.

Одно из первых упоминаний московских извозчиков принадлежит поляку Самуилу Маскевичу, служившему в войске гетмана Жолкевского и бывшему в Москве в 1611 году: «На рынке стоят всегда до 200 извозчиков, т. е. холопов с одинаковыми санями, запряженными в одну лошадь. Кто захочет быть в отдаленной части города, тому лучше нанять извозчика, чем идти пешком: за грош он скачет как бешеный, и поминутно кричит во все горло: гис, гис, гис [т. е. берегись]; а народ расступается в обе стороны. В известных местах, извозчик останавливается и не везет далее, пока не получит другого гроша. Этим способом он снискивает себе пропитание и не мало платит своему государю» (перевод Н. Г. Устрялова, 1859 г. [5]). О том, какую пошлину платили извозчики, говорит нам Именной Указ Петра I «О сборе пошлин с хомутов» от 1 марта 1700 года: «На Москве и во всех городах с извозчиков с хомутов пошлинное взятие брать по прежним Великого Государя Указам: которые возят тяжелые всякие повозки, по рублю с хомута; а которые возят людей и иные всякие повозки: и с тех иметь по полтине с хомута в год, и иметь то пошлинное взятие со всяких чинов людей равно, для того, в прошлых годах 150 [1642] году по 188 [1680] год, по указу блаженной памяти Великого Государя, те хомутные пошлины брать также со всяких чинов людей в равенстве же...». Заплатившим пошлину ставили клеймо, или «пятно», на хомут, что указано в Памяти из ратуши земским бурмистрам от 29 ноября 1700: «А буде которые извозчики в городах и на посадах, не запятив хомутов, и не заплатя пошлин станут извозничать: и их иметь и приводить в Земские избы и править пошлины вдвое».

Заботились власти и о внешнем виде извозчиков. Одним из первых примеров этого служит Манифест Екатерины II о сокращении роскоши от 3 апреля 1775 года [7], в котором, в частности, расписывалось для особ разного класса, кто в каком экипаже должен ездить и

## Исследования

какую ливрею носить, и вдобавок к которому был выпущен следующий Указ: «Через сие запрещается с будущего 1776 года от дня Святыя Пасхи купцам, мещанам и всяким посадским людям иметь кареты, сани, одноколки, роспуски или дрожки вызолоченные или высебранные или иным чем украшения, окромя одною краской или лаком покрытые; извозничьим же саням или одноколкам быть не иной краски, окромя желтой». Известно, что в конце XVIII - начале XIX вв. извозчикам также выдавались в полиции билеты на право промысла, в которых были указаны правила, а также требования к внешнему виду извозчика и его снаряжению. И если в петербургском билете от 1794 года, опубликованном в №1 журнала «Русская старина» за 1896 год, регламентируется только вид и цвет одежды и экипажа, то в более позднем московском билете от 1817 года, выдержки из которого приводятся в книге

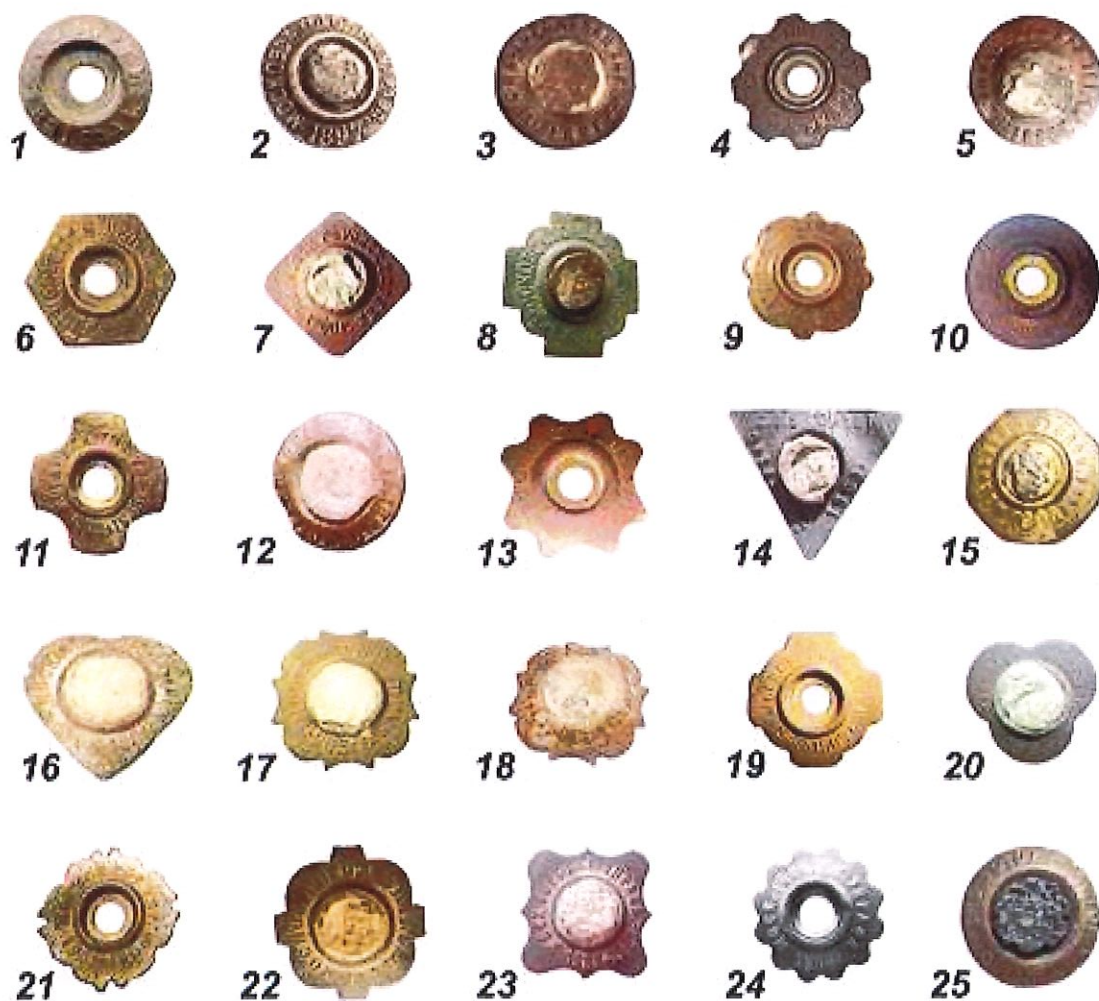
Н. М. Коробкова «Метро и прошлое Москвы» [8], есть и требование держать снаряжение в хорошем состоянии: «Ездить в каретах, дрожках, роспусках и кованых санях, и глядеть, чтобы все сие было исправное и крепкое, с порядочным конским убором, кушак иметь желтого цвету, и как оное, так кафтан и сапоги иметь крепкие, а не изорванные»...

Пломбы описываемого типа отмечаются с начала 1890-х годов до 1917 г. и вновь появляются после окончания гражданской войны и создания СССР (начиная с 1924 г.), когда осмотром извозчиков ведали уже другие органы власти, например, Московское Коммунальное Хозяйство и Ленинградская губернская инспекция местного транспорта. Последние известные автору пломбы относятся к концу 1920-х гг.

Все представленные экземпляры находятся в частных коллекциях, публикуются впервые.

### МИНИ-КАТАЛОГ

Таблица I





**Описание:**

1. Год: 1891, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.БУРГЪ 1891 ГОДА
2. Год: 1897, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б. ГОРОДСКАЯ УПР. 1897
3. Год: 1897, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПРАВА 1897г.
4. Год: 1898, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б. ГОРОДСКАЯ УПР. 1898Г.
5. Год: 1898-99, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПРАВ.1898-99г.
6. Год: 1899, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПРАВА 1899
7. Год: 1900, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПРАВА 1900Г.

8. Год: 1901, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПР.1901Г.
9. Год: 1901-02, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДС. УПР.1901-1902Г.
10. Год: 1902, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПР.1902Г.
11. Год: 1902, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б. ГОР. УПР. ОСМОТРЕНО 1902 Г.
12. Год: 1902-03, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОР. УПР.1902-1903Г.
13. Год: 1903, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОР. УПР.1903Г.
14. Год: 1903, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б. ГОР. УПР. ОСМОТРЕНО 1903Г.
15. Год: 1904, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПР.1904Г.
16. Год: 1905, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОР. УПРАВА 1905Г.
17. Год: 1905-06, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПР.1905-1906Г.
18. Год: 1906, Москва. Легенда: МОСК... УПРАВА 1906Г.
19. Год: 1906-07, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОРОД. УПР.1906-1907Г.
20. Год: 1907, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПР.1907 г.
21. Год: 1907-08, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОР. УПР.1907-1908Г.
22. Год: 1908, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОРОД. УПРАВ.1908Г.
23. Год: 1908-09, Москва. Легенда: МОСК. ГОРОДСК. УПРАВА.1908-1909Г.
24. Год: 1909, Москва. Легенда: МОСК. ГОРОДСК. УПРАВА 1909Г.
25. Год: 1910, Москва. Легенда: МОСК. ГОР. УПРАВА 1910Г.
26. Год: 1910, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б. ГОР. УПР. ОСМОТРЕНО 1910Г.
27. Год: 1910-11, Москва. Легенда: МОСК. ГОРОДСК. УПРАВА 1910-1911Г.
28. Год: 1910-11, Коломна. Легенда: КОЛОМЕНСК. ГОРОД. УПР.1910\11Г.
29. Год: 1911, Санкт-Петербург. Легенда: ОСМОТРЕНО С.П.Б. ГОРОД. УПР. 1911Г.
30. Год: 1911-12, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПР.1911-1912Г.
31. Год: 1912, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОР. УПР.1912Г.
32. Год: 1912, Санкт-Петербург. Легенда: ОСМОТРЕНО С.П.Б. ГОР. УПР. 1912Г.
33. Год: 1913, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОРОД. УПРАВА.1913Г.
34. Год: 1913, Санкт-Петербург. Легенда: ОСМОТРЕНО С.П.Б. ГОР. УПР. 1913 [г.?] ]
35. Год: 1913-14, Москва. Легенда: МОСК. ГОР. УПРАВА 1913-1914Г.
36. Год: 1914, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОДСК. УПРАВА.1914Г.
37. Год: 1914-15, Москва. Легенда: МОСК. ГОРОДСК. УПРАВА.1914.1915Г.
38. Год: 1915, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОРОДСК. УПРАВА 1915Г.
39. Год: 1913, Санкт-Петербург. Легенда: СПБ. ГОР. УПР. ОСМОТРЕНО 1913Г.
40. Год: 1915-16, Москва. Легенда: МОСКОВСК. ГОРОД. УПРАВА 1915-1916Г.
41. Год: 1915, Серпухов. Легенда: СЕРПУХОВСК. ГОРОД. УПР.19 15 г.
42. Год: 1916-17, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОРОДСК. УПРАВА 1916-1917
43. Год: 1917, Петроград. Легенда: ОСМОТРЕНО ПЕТР. ГОРОД. УПР. 1917Г.
44. Период: 1924-27 гг. (1), Ленинград. Легенда: ЛЕНИНГР. ГУБЕРН. ИНСПЕКЦ. МЕСТНОГО ТРАН. АОЛГИ
45. Период: 1924-27 гг., Ленинград. Легенда: ЛЕНИНГРАДСКАЯ ГУБЕРН. ИНСПЕКЦИЯ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА
46. Период: 1924-27 гг., Ленинград. Легенда: ЛЕНИНГРАДСКАЯ ГУБЕРН. ИНСПЕКЦИЯ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА
47. Год: 1924, Москва. Легенда: МОСК. КОМУН. ХОЗЯЙСТВО 1924
48. Год: 1925, Москва. Легенда: МОСК. КОМУН. ХОЗЯЙСТВО 1925Г
49. Год: 1926, Москва. Легенда: ТРАНСПОРТНЫЙ ОТД. М.К.Х. [Московского коммунального хозяйства] 1926 г.
50. Год: 1928, 1 полугодие, Москва. Легенда: ТРАНСП. ОТД. М.К.Х. 1928 1 П.
51. Год: 1929, Ленинград. Легенда: ИНСПЕКЦИЯ ГОРОДСКОГО ДВИЖЕНИЯ АОЛОИ и АС 1929Г.
52. Период: не ранее 1926 г., ГЭС им. Классона. Легенда: ГЭС им. инж. Р.Э. КЛАССОН
53. Период: 1911-1925 гг., Северо-Донецкая ж. д. Легенда: СЕВ.-ДОН. ЖЕЛ. ДОР.
54. Год: 1927, Ленинград. Легенда: ИНСПЕКЦИЯ ГОРОДСКОГО ДВИЖЕНИЯ АОЛГИ 1 9 2 7
55. Год: 1890, Санкт-Петербург. Легенда: С.П.Б.УРГЪ 1890 ГОДА
56. Год: 1904-05, Москва. Легенда: МОСКОВ. ГОР. УПР. 1904-1905Г.
57. Год: 1915, Петроград. Легенда: ОСМОТРЕНО ПЕТРОГР.ГОРОД.УПР.1915Г.
58. Год: 1925, Москва. ТРАНСПОРТНЫЙ ОТД. М.К.Х. [Московского коммунального хозяйства] 1925 г.

Пояснения к аббревиатурам и датировке пломб советского периода:

1. АОЛГИ - Административный отдел ЛенГубИсполкома, создан в результате реорганизации отдела управления в ноябре 1923 г.

Ленинградская губернская инспекция местного транспорта: согласно статье Н. А. Синькевича и А. С. Квитчука [13] «в 1924 г. произошло упразднение гу-

бернских инспекций, просуществовавших более года, а их функции (в том числе проведение периодических технических осмотров транспорта) были переданы административным и коммунальным отделам исполкомов местных Советов». Однако известен Справочник по гужевому транспорту 1926 года, изданный вышеуказанной инспекцией [14]. С другой стороны, в 1927 году вместо губерний появились области.

2. АОЛОИ и ЛС - Административный отдел Ленинградского облисполкома и Ленсовета (1927-30 гг.).

3. Северо-Донецкая железная дорога. Движение открыто в 1911 году. В сентябре 1918 года дорога национализирована и передана НКПС. 1 июня 1925 года упразднена.

4. В марте 1926 года электростанция «Электропередача» присвоено имя Р.Э. Классона (в настоящее время - ГРЭС-3 им. Р.Э. Классона) [4].

## Литература:

1. Баранова Е. В., Кончаков Р. Б. «Ваньки», «людодавы» и «колесари»: провинциальная городская культура и транспорт во второй половине XIX - начале XX века. Тамбов: ФГБОУВПО «Тамбовский государственный университет им. Г. Р. Державина», 2014.
2. Билет извозчику в 1794 году // Русская старина. 1896. № 1.
3. Бушуев И. А. Транспортная система Костромы и Ярославля на рубеже XIX - XX веков в повседневной жизни губернских центров. // «Вестник Костромского государственного университета им. Н.А. Некрасова». 2014. Выпуск № 4, том 20.
4. Города России. Энциклопедия. / Электросталь. М., Большая Российская Энциклопедия. И. Кондратьева, 1994.
5. Дневник Маскевича 1594-1621 // Сказания современников о Дмитрие Самозванце. Т. 1. СПб, 1859.
6. Иванов Е. П. Меткое московское слово. М.: «Московский рабочий», 1989.
7. К дворянскому вопросу. Манифест императрицы Екатерины II-й о сокращении роскоши // Русский архив, 1898, № 3.
8. Коробков Н. М. Метро и прошлое Москвы. ОНТИ НКТП СССР, Глав. ред. горно-топливной и геологоразведочной лит-ры, 1938.
9. Полное собрание законов Российской Империи с 1649 года. Том IV. 1700-1712. Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830.
10. Правила движения по городу Москве. Руководство для шофферов, мотоциклистов, велосипедистов, легковых и ломовых извозчиков. Издание газеты «Известия административного отдела Мосгубисполкома». М., Тип. АОМГИК, 1927.
11. В. Руга, А. Кокорев. Повседневная жизнь Москвы. Очерки городского быта начала XX века. М., АСТ, 2010.
12. Сборник обязательных постановлений... и распоряжений по московской городской полиции. М., Т-во типографии А. И. Мамонтова, 1902 / Сост. А. Н. Букуновский.
13. Синькевич Н. А., Квитчук А. С. К вопросу о месте и роли подразделений милиции в обеспечении безопасности дорожного движения в период становления советской власти. СПб, Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2012. Выпуск № 2. том 54.
14. Справочник по гужевому транспорту 1926 года. Л., Издание Ленинградской Губернской инспекции местного транспорта, 1926.
15. История техосмотра в России. Справка. <http://ria.ru/spravka/20110503/370536417.html#ixzz3us9MVpsj>

**ГРУНТОВИК**  
Интернет-магазин  
официального дистрибьютера

**GARRETT** METAL DETECTORS  
**MINELAB**  
**BOUNTY HUNTER** METAL DETECTORS  
**FISHER** RESEARCH LABS  
**TEKNETICS**

[www.gruntovik.ru](http://www.gruntovik.ru) ☎ (495) 648 83 89 ☎ (495) 228 83 55