КАКИМИ БЫЛИ ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ?

Отвечает Татьяна Григорьева, историк, автор портала «Культура.РФ»

Универсальную и всеобщую систему ПДД в России внедрили уже в советское время.

При «государе всея Руси» Иване III впервые утвердили правила пользования ямскими дорогами, по которым перемещались на дальние расстояния почтовые гонцы. Они останавливались на станциях — «ямах», где отдыхали и меняли лошадей. Судебник Ивана Грозного в 1550 году закрепил обязательное клеймение лошадей, запись в книги и пошлину при покупке или обмене коня. При Федоре Иоанновиче в 1589 году установили

официальную ширину проезжей части — полторы сажени, или примерно 3,2 метра. А при Алексее Михайловиче появились первые штрафы за наезды на пешеходов.

> *17. А будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива, а с суда сыщется про то допряма, и тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрму на три месеца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за такое его дело самого казнити смертию.*
>
> *18. А будет такое убийство учинится от кого без умышления, потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав рознесет, и удержати ея будет не мощно, и того в убийство на ставити, и наказания за такое дело никому не чинити, для того, что такое дело учинится бес хитрости.*
> Соборное уложение 1649 года, глава XXII

Регентша Софья Алексеевна подошла к вопросу безопасности на дорогах более строго — запретила в Москве кататься в *«в санях на вожжах»,* повелев *«ездить с возницею».* Всадники на невзнузданных лошадях по городу ездили *«небрежно»* и часто направляли большие *«бичи»* — кнуты — не только на лошадей, но и *«побивали»* ими людей.

При Петре I в стране утвердили правостороннее движение. По всей Российской империи стали устанавливать деревянные *«крашенные и подписанные цифрами»* верстовые столбы, по которым легко было отмерить расстояние до пункта назначения. Посыльным на курьерских лошадях установили лимит скорости — не более 15 верст в час, или примерно 16 километров в час. А следить за порядком на дорогах стала учрежденная в 1718 году Главная полиция во главе с генерал-полицмейстером Антоном Девиером.

Анна Иоанновна в 1730 году установила систему штрафов: за первое нарушение правил били кошками — четырехвостными плетями с узелками на концах, за второе — кнутом, за третье — ссылали на каторгу. Через два года тех, кто людей *«санями и лошадьми давил»,* стали отправлять на смертную казнь. А вскоре в России появился аналог экипажей ДПС — «денные караулы», которые следили за дисциплиной на *«больших улицам и прочих пристойных местах»*.

Елизавета Петровна в 1742 году ввела конфискацию имущества за быструю езду: лошадей нарушителей отправляли в государевы конюшни. Через два года императрица запретила ездокам, *«какого бы кто звания ни был», «скверно браниться»*. А в 1756 году ограничила езду по Петербургу «тройкою». Также при Елизавете появилась первые платные трассы. Например, на Першпективной дороге — это часть пути от Москвы до Петербурга — кареты и коляски, запряженные шестью лошадьми, платили 24 копейки, а проход по дороге скота стоил всего 2 копейки.

Екатерина II закрепила определенные виды транспорта за служащими разных чинов. Чиновникам 1-го и 2-го классов и генералам предписывалось ездить цугом (6-10 запряженных

лошадей) и с форейторами, которые предупреждали пешеходов о проезде высоких чинов. Остальные же служащие не могли пользоваться живыми «мигалками». Императрица также запретила опасную ночную езду с зажженными факелами — частую причину пожаров.

В годы правления Екатерины извозчикам стали выдавать «номера»: кожаные ярлыки, которые нашивали на спину. Поймали без них — штраф. А с 1784 года ввели «права» — «Извозчичий билет», в котором прописывались обязанности водителя. Например, не парковаться в местах *«для хождения пеших возле домов»;* подъезжая к перекрестку, *«ехать тише и осматриваться во все стороны»*; не обгонять экипажи дворцовых господ и иностранных министров; а проезжая через мост, на *«баб, женок и молодаек, полощущих рухляди и холсты в реках, не заглядываться, не заводить разговоры»*.

В течение XIX века правила дорожного движения дополнялись. В основном они касались частных извозчиков: «лихачей», «ванек», «голубчиков», «ломовиков», — а также новых видов гужевого транспорта: дилижансов, фаэтонов, омнибусов, линеек, конки.

В августе 1895 года по улицам Петербурга проехала первая *«коляска без лошадей»* — немецкий автомобиль Motorwagen, купленный архитектором А.К. Жиргалевым. «Самодвижущиеся экипажи» поначалу пугали и пешеходов, и лошадей, поэтому в 1896 году для них придумали свои ПДД.

> *В столице разрешено движение автомобилей, но с некоторыми ограничениями: так, автомобилям для собственного пользования доступны все улицы; для развозки груза — с изъятиями; для общественного пользования предоставлены лишь немногие улицы; кроме того, вес экипажа не должен превышать 250 пудов, омнибусы должны быть не более как на 13 человек, считая кучера; собственные же — не менее как на 6 лиц. На право езды выдаются книжки и жестянки; на передке экипажа должны быть четко обозначены фамилия и адрес владельца. Езда быстрее 12 верст в час не разрешается. К управлению автомобилем допускаются лишь по экзамену и притом лица не моложе 17 лет.*
> Журнал «Велосипед», 1898 год

В 1900-е годы появились первые автошколы, где можно было получить право езды на автомобиле: Московский клуб автомобилистов и Санкт-Петербургское общество велосипедной и автомобильной езды. Водителей экстра-класса с 1906 года выпускала «Императорская школа шоферов».

В 1909 году делегация Российской империи подписала в Париже положения Международной конвенции об автомобильном движении. И два года спустя в стране стали устанавливать первые дорожные знаки.

Универсальную и всеобщую систему ПДД в России внедрили уже в советское время. В январе 1930 года заработал первый светофор — на углу Литейного и Невского проспектов в Ленинграде. В 1955 году в Москве расчертили первую экспериментальную зебру на Ленинском проспекте. А в 1968 году Советский Союз подписал Венскую конвенцию о дорожном движении, которая до сих пор является ориентиром для всего мира.

Источник: https://www.culture.ru/s/vopros/pdd/