



УДК 656.12:94  
DOI 10.52575/2687-0967-2022-49-3-630-639  
Оригинальное исследование

## Путевой извозный промысел в России в XIX – начале XX в.: работники, правила, лексикон

Логина Д.В.

Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна,  
Россия, 191186 Санкт-Петербург, Большая Морская, 18  
E-mail: dianalog2010@mail.ru

**Аннотация.** Извозный промысел представлял собой повсеместное занятие в русских городах и селениях, принося разные, часто совсем небольшие, доходы его участникам, зависевшие от количества выполненных заказов, погодных условий, здоровья и выносливости подвижной силы – лошади, многих других ситуаций и, конечно, от щедрости пассажиров, которые могли сполна отблагодарить за трудную, но успешную поездку. Множество условий, на которые уповал извозчик, позволили появиться в процессе развития извозного вида промысла большому количеству специальных терминов, пословиц и поговорок, применяемых извозчиками, перевозившими и грузы, и пассажиров. Эти слова с большой точностью описывали и указывали на то, с какими трудностями мог встретиться извозчик в пути, будь то трудная дорога, поломка в пути, ослабевшая или больная лошадь, грабежи, дороговизна придорожных ночлежек. Вместе с тем терминология и пословицы и поговорки позволяют понять механизм договорных отношений между заказчиком и артелью извозчиков, что позволяло свести к минимуму конфликтные ситуации при извозе. Артельный извоз выделял наиболее уважаемого извозчика среди своих, на которого возлагалась особая роль посредничества с заказчиком. Также меткими словами обозначалась и ожидаемая от извозного промысла прибыль и, вместе с тем, желание приобрести небольшие подарки для домочадцев, планы расходования этой прибыли. Все это создает неповторимый яркий, колоритный образ путевых извозчиков XIX – начала XX века, бесконечным потоком везущих грузы и пассажиров по бескрайним российским дорогам.

**Ключевые слова:** путевой извоз, лошадь, извозчик, десятник, артель, дужнина, пряжа, дебавый, лапотное, обоз

**Благодарности:** Автор выражает глубокую благодарность доктору исторических наук, профессору НИУ БелГУ Шаповалову Владимиру Анатольевичу за предложенную идею исследования.

**Для цитирования:** Логина Д.В. 2022. Путевой извозный промысел в России в XIX – начале XX в.: работники, правила, лексикон. Via in tempore. История. Политология. 49 (3): 630–639. DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-3-630-639

---

## Road Hauling in Russia in the XIX – Beginning of XX Centuries: Workers, Rules, Lexicon

Diana V. Loginova

Saint Petersburg University of Industrial Technologies and Design,  
18 Bolshaya Morskaya St., Saint Petersburg, Russia, 191186  
E-mail: dianalog2010@mail.ru

**Abstract.** Carrying was a widespread occupation in Russian cities and villages, bringing various, often very small, incomes to its participants, depending on the number of orders completed, weather conditions, the health and endurance of the moving force – the horse, many other situations and, of course, on the



generosity of the passengers who could fully thank for the difficult but successful trip. The many conditions that the cab driver relied on made it possible to appear in the process of developing the cab type of craft, a large number of special terms, proverbs and sayings used by cab drivers who transported both goods and passengers. These words described with great accuracy and indicated what difficulties the cabman could encounter on the way, whether it was a difficult road, a breakdown on the way, a weakened or sick horse, robberies, and the high cost of roadside lodging houses. At the same time, the terminology, proverbs, and sayings make it possible to understand the mechanism of contractual relations between the customer and the team of cab drivers, which made it possible to minimize conflict situations during transportation. The artel cab singled out the most respected cab driver among his own, who was assigned the special role of mediation with the customer. In addition, apt words denoted the profit expected from the export trade and, at the same time, the desire to purchase small gifts for the household, plans for spending this profit. All this creates a unique bright, colorful image of traveling cabs of the 19th – early 20th centuries, carrying cargo and passengers along endless Russian roads in an endless stream.

**Keywords:** traveling cart, horse, driver, foreman, artel, duzhnina (contractor fee), yam, debavy, homespun, convoy

**Acknowledgements:** The author expresses his deep gratitude to the Doctor of Historical Sciences, Professor of Belgorod National Research University Vladimir Anatolyevich Shapovalov for the idea of the study.

**For citation:** Loginova D.V. 2022. Road Hauling in Russia in the XIX – Beginning of XX Centuries: Workers, Rules, Lexicon. Via in tempore. History and political science. 49 (3): 630–639 (in Russian). DOI: 10.52575/2687-0967-2022-49-3-630-639

---

## Введение

Извозный промысел, которым занимались многие, дал хороший материал филологам, изучающим русскую словесность, и историкам, исследующим быт и культуру извозчиков. Тяжелый и изнурительный, не всегда прибыльный труд способствовал появлению на свет большого количества пословиц и поговорок, позволявших точно и метко охарактеризовать событие или ситуацию, а также профессиональных терминов, применявшихся только извозчиками.

В толковом словаре В.И. Даля под извозным промыслом понимается промысел гужевой доставки. Он подразделялся на *путевой* извоз, называющийся также дорожный, обозный, служивший для межпоселенческих поездок, и *городской* извоз, заключавшийся в перевозке по городу. Городские извозчики делились на ломовых, которые перевозили различного рода грузы, и на легковых, перевозивших пассажиров. Последние в свою очередь делились на биржевых, или стоичных, и шатущих, т. е. безместных, или ванек. В числе биржевых особо выделялись ухорские, лихачи со щегольской закладкой [6, с. 369].

Извозчики – народ словоохотливый: причиной тому являлась большая протяженность пути, а в разговоре и дорога короче; также играло роль желание расположить к себе седока, который, удовлетворившись беседой, мог заплатить значительно больше оговоренной суммы. Конечно, каждая группа извозчиков пользовалась своим профессиональным понятийным аппаратом, пословицами, поговорками, анекдотами, с полуслова понятными только им. Исследованию именно этого направления жизни *путевых извозчиков* посвящена данная статья.

## Объекты и методы исследования

В данной статье историографический обзор материалов, посвященных извозному промыслу, начинается с общих работ, которые показывают развитие гужевого промысла. Среди них следует выделить статью Барановой Е.В., посвященную быту городских извозчиков XIX – начала XX века в контексте изучения влияния гужевого транспорта на фор-



мирование особой городской провинциальной культуры [Баранова]. В исследовании Самариной Л.А. рассмотрен извозный промысел в городах Российской империи и создано понимание о едином правовом пространстве извозного промысла, описан социальный образ извозчика на основании литературных источников и материалов периодической печати [Самарина]. Гужевому транспорту, создавшему коммуникационное пространство для развития всех сфер жизнедеятельности России, посвящен исторический очерк Гольца Г.А. [Гольц].

Вторую группу работ объединяет региональный аспект исследования гужевого промысла. Состоянию извозного промысла – легкового и ломового – в Санкт-Петербургской губернии, его условиям и поездным особенностям, размерам заработка крестьян, вовлеченных в промысел, особенностям менталитета извозчиков посвящена работа Никулина В.Н. [Никулин]. Внутригородской гужевой транспорт как важная подсистема создававшейся городской базы юга России рассматриваются в статье Сидякиной А.Г. [Сидякина]. Статья Алексушина Г.В. посвящена гужевым перевозкам в дореволюционной Самаре: рассматриваются правила передвижения и штрафы за их несоблюдение, а также форма извозчиков и виды гужевых повозок [Алексушин]. Значению транспортной системы в жизни населения Костромы и Ярославля в конце XIX – начале XX века посвящена статья Бушуева И.А. [Бушуев]. Исследованию извозного промысла в Сибири посвящены работы Катионова О.Н. [Катионов], Захарова В.П. [Захаров] и др.

В третью группу исследований объединены работы филологов, которые анализируют языковые особенности работников извозного промысла. В статье Шейдаевой С.Г. на материале памятников русской деловой письменности XVI–XVII вв. рассматриваются семантические и словообразовательные особенности лексики ямского и извозного промыслов [Шейдаева]. В исследовании Трубицыной В.В. показывается специфика взаимодействия авторской «ямщицкой» песни и фольклора на общественно-историческом, функционально-стилевом, технологически-стилевом уровнях [Трубицына]. В работе Ермаковой О.П. «Жизнь российского города в лексике 30–40-х годов XX века» показана жизнь и языковые особенности в провинциальных российских городах в 30–40-е годы XX века, в том числе и применительно к гужевому транспорту [Ермакова]. В исследовании Камлевич Г.А. исследуется транспортная лексика, описанная в книге Гиляровского В.А. «Москва и москвичи», указана специфика семантики и функционирования изучаемых лексем [Камлевич]. Лингвопоэтический анализ стихотворения Н. Заболоцкого «Движение» проведен в статье Лошакова А.Г. [Лошаков].

В отдельную группу выделены словари, в которых представлены не только термины, но и городской фольклор Москвы [Муравьев], Санкт-Петербурга [Синдаловский] и т. д.

Таким образом, изучению различных аспектов извозного дела посвящено значительное количество исследований, в которых рассмотрены особенности этого важного вида промысла, а также значение грузового и пассажирского извоза в транспортной системе страны.

Источниковую базу данного исследования составили «Толковый словарь живого великорусского языка» Даля В.И., сборники русских пословиц и поговорок Коринфского А.А., Иллюстрова И.И., материалы из художественных произведений Лейкина Н.А., Лескова Н.С., Стахеева Д.И., Кокорева И.Т., Мельникова П.И.

Актуальность данного исследования продиктована наличием существенного пробела в исторических трудах: они большей частью посвящены социально-экономическому аспекту развития всех видов гужевого промысла и в значительно меньшей степени обращены к своеобразной профессиональной терминологии и фольклору, которые, находясь на стыке интересов филологии и истории, позволяют всесторонне охарактеризовать извозный вид промысла.

### Результаты и их обсуждение

Поскольку по большей части извозчики являлись крестьянами, приехавшими в города, прежде всего в Москву и Петербург, на заработки, постольку они объясняли свое занятие пословицей: «*Дома сидеть, ни гроша не высидишь*» [19, с. 7] и четверостишием:

*«Мужик я простой,  
вырос на морозе;  
Летом ходил за сохой,  
Зимой ездил на извозе...»* [Кокорев, с. 74].

Извозный сезон для крестьян начинался 7 декабря (24 ноября по старому стилю), когда Русская православная церковь поминала св. великомученицу Екатерину: «*Катеринин день пришел, катанье привел; катаясь, у кого лошадь да сани есть, на санях, а нет ни сани, ни лошади – садись на ледянку, с горы катись!*» или «*Прокоп дорожку прокопает, а Катерина укатает!*» [Коринфский, с. 466].

Большинство извозчиков имели лошадей, малопригодных для перевозок, поэтому пословицы и поговорки свидетельствовали о том, что с «подвижным составом», т. е. с лошастью, нужно обращаться бережно и ласково, а то можно ничего не заработать: «*На ретивую лошадь не кнут, а возжи*» [Тимошенко, с. 167]. В рассказе «Извозчик» Н.А. Лейкина, русского писателя, журналиста и издателя, дано подтверждение этой поговорки, когда опытный извозчик давал наставления молодому извозчику: «С этой, брат, лошастью иногда-то трафится (*везет*. – прим. Л.Д.), что просто хоть зарежь – не идет. Так ты ее норови за другими лошадьми, так она лучше... а то ее ничем не возьмешь: к кнуту смерть не ласкова» [Лейкин, с. 201].

Проблемы со слабыми, измученными тяжелой работой лошадьми были у многих извозчиков, ср.: «*Ты ее кнутом, а она хвостом!*» или «*Двое из конюшни ведут, да двое ноги переставляют*» [Лейкин, с. 131]. Иногда извозчики шуточно объясняли, казалось бы, беспричинную остановку лошади поговоркой «*Сани заартачились, оттого и лошадь встала*» [Даль, с. 205].

Чтобы лошадь была послушной, опытные извозчики советовали чаще поить ее, при этом приговаривая: «*Пей воду, пей, брюха не жалей; напою опять, только на ноги не сядь*» [Лейкин, с. 132]. Занимавшийся извозом должен был кормить лошадь овсом и сеном не только тогда, когда он в пути, но и дома. «*Кормежкой*» называлась станция, а «*пряжкой*» – расстояние от станции до станции, которое равнялось 25 верстам. «*Лошадь следует кормить в разуме, – говорил извозчик, – а то дорогой опардонит*», что означало, что дальше не повезет. «*Лошадь задымится, ее на пятую станцию не хватит*», – объяснял другой [Трирогов, с. 276–279]. Таким образом, большинство извозчиков с большой любовью относились к лошади как к своей кормилице. Покровительствовали лошадям святые Флор и Лавр: их день отмечается 18 августа, и его всегда почитали крестьяне-извозчики. Но некоторые, нанимаясь в извозчики и используя хозяйскую лошадь и извозный инвентарь, не считали нужным бережно обращаться с животным, говоря: «*Лошади чужие, кнут не свой – погоняй, не стой*» [Даль, с. 43].

Извозчики, особенно те, кто возил между городами и селениями, придавали огромное значение разным приметам, предметам, погодным условиям. По народному поверью верстовой столб «*сам не видит, а другим указывает; нем и глух, а счет знает*». Про поддужного колокольчика, веселящего и подбадривающего извозчика, и седока сочинили загадку: «*Кричит без языка, поет без горла, радуется и бедует, а сердце не чувствует*». Дорога понималась русским ямщиком как «*брус*» («*бревно*»), которое растянулось через всю Русь: «*Кабы встал, я бы до неба достал, руки да ноги, я бы вора связал, рот да глаза, я бы все увидал, все рассказал!*» – рассказывал извозчик о дороге. Извозчики и люди, выезжающие



в дорогу, надеялись на защиту св. Николая-чудотворца, приговаривая: «*Призывай Бога на помощь, а Николу в путь!*» [Коринфский, с. 466].

Опытному извозчику фактически не было преграды в пути. «*Где дорога – там и путь, – приговаривал мужик, – где торно (наезжено, укатано. – Прим. Л.Д.), там и просторно!*» [Коринфский, с. 230]. Лошадь и дорога были для извозчика самыми главными, ср.: «*Не лошадь едет, а дорога*» (т. е. важны гладкая дорога да сытый конь) [Даль, с. 679].

Извозчики, занимавшиеся дальним грузовым извозом, организовывались в артели и получали груз для перевозки через посредников: *подрядчика*, который вступал в договор с хозяином груза, и своего *десятника* или *артельщика*, которые договаривались с подрядчиком. Подрядчик принимал на себя ответственность перед заказчиком в том, что груз будет доставлен в назначенное место в целостности и сохранности и к известному сроку. Десятником был один из извозчиков, благонадежный, состоятельный и известный подрядчику. Последний вел все расчеты с артелью извозчиков через десятника. Десятник получал на руки деньги за извоз и рассчитывался ими за всю артель с хозяевами постоянных дворов на всех станциях. Имущественную ответственность перед подрядчиком нес не десятник лично, а вся артель извозчиков. В сущности, вся ответственность за доставку груза лежала на самих извозчиках. Подрядчик, как человек богатый и известный купцам и фабрикантам, пользовался у них доверием и денежным кредитом и мог предоставить залог. Сам подрядчик был защищен от убытков коллективной состоятельностью целой артели извозчиков. Посредничество подрядчика, разумеется, не обходилось извозчикам даром: было установлено, что они на каждом возу или на каждой своей лошади везли по одному пуду груза бесплатно, отказываясь от денег за перевозку этого пуда в пользу подрядчика. Такая плата извозчиков подрядчику называлась «*пряжа*» или «*дужнина*». Десятник от извозчиков своей артели большею частью никаким вознаграждением не пользовался. Но если он находил для своей артели какой-нибудь груз для перевозки за выгодную цену, то извозчики иногда уступали незначительную часть этой цены в его пользу: это называлось давать своему десятнику «*лапотное*». Иногда десятники получали деньги от содержателей постоянных дворов. При отъезде из каждого постоянного двора десятник, как уже было сказано выше, рассчитывался с хозяином за купленные овес и сено, за пищу, и хозяин, положив на счетах всю следующую с артели сумму, как говорится, из уважения, скидывал со счетов несколько копеек, например, 3 копейки в пользу десятника. Это называлось получать от хозяина постоянного двора «*на карандашик*» [Романов, с. 213–214].

Занимающиеся извозом всегда отправлялись в путь по несколько человек – это объяснялось элементарной безопасностью. Поговаривая: «*Тише едешь – дальше будешь*», они предвидели трудности, часто от них не зависящие: скользкий путь, рытвины, метели и т. п. Если опрокидывался воз, то товарищи его живо поднимали и оправляли. Извозчики охотно делали это потому, что каждого из них мог ждать такой же случай.

Когда возы еще не были построены в ряд при выезде из села, все участвовавшие в обозе тянули жребий, кому как становиться. Число жребиев соответствовало числу станций. Тот, у которого жребий вылетал первым, становился вперед: он обязан был следить за всем, что могло встретиться на пути (этот жребий назывался *резвым*); второй по жребию становился вторым и т. д. Тот, кому доставался последний жребий, становился замыкающим и следил за тем, как бы что-нибудь не случилось позади обоза. Последний жребий назывался *дебавым*. «*Я в дебах*», – говорил этот извозчик (таким образом, пословица «*что с возу упало, то пропало*» относится к одиночным извозчикам и не применялась к обозу). На второй станции он делался уже вторым с конца и т. д. По этому описанию видно, что крестьяне извоз причисляли к делам артельным [Даль, 514].

«*Ну, братцы, один от одного не отставай – смерть одна*», – приговаривали артельщики в непогоду. Несколько человек шли вперед и разглядывали дорогу, а остальные шли сзади, чтобы не потеряться; передовая лошадь, хотя и чувствовала под ногами твердость грунта, но могла сбиться и попасть на полевые дороги: «*Много народу гибнет в тур-*



гу по одному и по паре, а про обоз не слышать», – говорили извозчики. На каждом возу одноконным непременно лежал груз в 25 пудов – это был так называемый *четвертной воз*, т. е. четверть сотни пудов. Груз в 50 пудов был навален на два отдельных воза – такое количество груза называлось *парным возом* [Тимошенко, с. 276–279].

Артельное начало в этом промысле спасало крестьян от многих несчастий не только в пути, но и на постоянных дворах, ср.: «К обозу не подкачнется, не пододвинется» говорили про злого человека. Монотонная дорога могла притупить бдительность артельщиков, поэтому передовой извозчик в обозе периодически громко кричал: «Задник, не спать!» чтобы не подрезали (*украли*. – прим Л. Д.) товар [Даль, 514].

«Междугородние пассажирские перевозки» гужевым транспортом были весьма популярны. Они также осуществлялись артельно. «Извозчик не огурицик (*праздный шатун, упрямый лентяй, неслук*. – прим. Л. Д.), всякого возит» [Иллюстров, с. 349]. Извозчик-троечники, перевозившие пассажиров на дальние расстояния, внимательно высматривали претендентов на поездку, подходя всей толпой к желающему ехать. Один из извозчиков, уговаривавших потенциального пассажира, – *рядчик*, торгуясь, запрашивал невероятно высокую цену, постепенно сбавляя ее. Когда цена за перевозку устраивала обе стороны, начиналось «соревнование» между самими извозчиками. Сам рядчик не ездил – он только устанавливал цену по общему закону во всех сделках подобного рода, ср.: «Торговаться одному, а конаться (*метать жребий*. – прим. Л. Д.) всем». Ехал с пассажирами тот, кто ухватился последним за самый конец палки или веревки, а всем остальным приходилось «слазить» с козел, т. е. уступать свое место, и получать за это отступное, «слаз», которое давалось деньгами. Последняя сделка уже не была отступным, а звалась «срывом», впоследствии переименованная в *магарыч*. Магарычи обычно пропивались, и после этого не могло быть и речи о новой торговле. Если же кто-то из извозчиков сомневался в чистоте сделки, то это в расчет уже не принималось, ср.: «Кто о барышах, а кто о магарычах»; «Барыш барышом, а магарычи даром». Выигравший извозчик мог и отдать поездку другому, если тому надо было ехать уже в обратном направлении. Выгоднее в этом случае было «дать слазу», т. е. оставить себе хоть что-нибудь, ср.: «Маленькая рыбка лучше большого таракана» [Максимов, с. 398–399]. Оба случая получения заказа на извоз можно охарактеризовать пословицей: «Ямщик – в дороге пайщик» [Иллюстров, с. 112], поскольку товарищеская артельная выручка в дороге всегда очень важна.

Каждый извозчик, конечно, надеялся на заработок, который позволил бы ему расплатиться за налоги, привезти своим родным небольшие подарки – и об этом тоже имела своя поговорка: «То не извоз, коли в пугину на кнут не заработаешь» [Иллюстров, с. 349]. Если в обратный путь груза не оказывалось, то у извозчика всегда были припасены свои деньги: он покупал на них, смотря по времени года, арбузы, рыбу весовую, муку пшеничную, а если не было ничего подходящего, то брал соль, которая по мелочам разойдется у него в селе или у себя дома. Вообще извоз в один путь и обратно называется *поездкой*: «Ну, в эту поездку кутит извозчик домашним – пришло маленько». [Тимошенко, с. 276–279].

### Заключение

Таким образом, в профессиональный лексикон обозных извозчиков входило довольно большое количество специальных терминов, шуток и прибауток, пословиц и поговорок, которые показывают отношение человека к извозному промыслу, в частности, какое внимание он придавал дороге, верстовым столбам, погодным условиям. Особое внимание извозчики уделяли лошадям, посвятив им большое количество пословиц и поговорок, советов, примет. Артельная работа извозчиков позволила появиться большому количеству специальных терминов, объяснявших розыгрыш места в обозе либо возможность поездки с пассажиром. В большинстве своем пословицы и поговорки акцентировали внимание на



дружной работе артели, которая была очень важна в возможности заработать, работая в путевом извозе. Исходя из этого отметим, что пословицы и поговорки, специфическая терминология путевых извозчиков – это целый историко-культурный пласт, позволяющий понять непростую жизнь людей, занимавшихся извозным промыслом, требующий еще более пристального внимания и анализа как со стороны филологов, так и историков.

### Список литературы

- Алексушин Г.В., Лунин Н.С. 2021. Гужевые перевозки в дореволюционной Самаре. Тенденции развития науки и образования, 74–8: 99–102.
- Баранова Е.В. 2015. Городские извозчики конца XIX – нач. XX в.: штрихи к портрету социально-профессиональной группы. Социально-экономические явления и процессы, 10. 6: 127–133.
- Бушуев И.А. 2014. Транспортная система Костромы и Ярославля на рубеже XIX–XX веков в повседневной жизни губернских центров. Вестник Костромского государственного университета им. Н.А. Некрасова, 20. 4: 65–68.
- Гольц Г.А. 2007. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России. (исторический очерк). Россия и современный мир, 1 (54): 119–139.
- Даль В.И. 1879. Пословицы русского народа: сб. пословиц, поговорок, речений, присловий, чистоговорок, прибауток, загадок, поверий и проч. Т. 1. Санкт-Петербург, Вольф. 685 с.
- Даль В.И. 1865. Толковый словарь живого великорусского языка. Ч. 2. И-О. Москва, изд. общ-ва любителей российской словесности, 629–1351 стб.
- Даль В.И. 1863. Толковый словарь живого великорусского языка. Ч. 1. А-З. Москва, изд. общ-ва любителей Российской словесности, 627 с.
- Ермакова О.П. 2011. Жизнь российского города в лексике 30–40-х годов XX века: краткий толковый словарь ушедших и уходящих слов и значений. Москва, Флинта, 186 с.
- Захаров В.П. 1999. Извозный промысел Якутии на рубеже XIX–XX вв. Исторические исследования в Республике Саха (Якутия): поиски и проблемы. Якутск: 64–73.
- Иллюстров И.И. 1915. Жизнь русского народа в его пословицах и поговорках: сб. рус. пословиц и поговорок. Москва, т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 480 с.
- Камлевич Г.А. 2015. Транспортная лексика в книге В.А. Гиляровского «Москва и москвичи». Филологическая наука и школа: диалог и сотрудничество: сб. трудов по мат-лам VII Всероссийской научно-практической конференции: в 2 ч. / отв. ред. Л.В. Дудова. <http://elib.bspu.by/handle/doc/7615> (дата обращения 20.04.2022).
- Катионов О.Н. 1988. Некоторые итоги изучения роли извозного промысла в капиталистическом развитии Сибири. В сборнике: Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма. историография проблемы: сборник научных трудов. Сер. «Исторический опыт освоения Сибири» ответственный редактор Л.М. Горюшкин; Ин-т истории, филологии и философии СО АН СССР. Новосибирск: 106–121.
- Кокорев И.Т. 1858. Очерки и рассказы. Т. 3. Москва, унив. тип., 356 с.
- Коринфский А.А. 1901. Народная Русь. Круглый год сказаний, поверий, обычаев и пословиц русского народа. Москва, М. В. Клюкин, 723 с.
- Лейкин, Н.А. 1871. Повести, рассказы. Т. 2. – Санкт-Петербург, 432 с.
- Лошаков А.Г. 2012. Почему борода извозчика «лежит, монетами звеня»? (лингвопоэтический анализ стихотворения Н. Заболоцкого «Движение»). Русский язык в школе, 4: 48–56.
- Максимов С.В. 1890. Крылатые слова. Не спроста и не спуста слово молвится и до́ веку не сломится: по толкованию С. Максимова. Санкт-Петербург, А.С. Суворин, 486 с.
- Мельников П.И. 1897–1898. Полное собрание сочинений П.И. Мельникова (Андрея Печерского). – 1-е посмерт. полн. изд., доп., свер. и вновь просмотр. по рукописям. Т. 1–14. СПб, т-во М.О. Вольф, 417 с.
- Муравьев В.Б. 2003. История Москвы в пословицах и поговорках. Москва, Московведение, Моск. учеб. и Картолитография, 286 с.
- Никулин В.Н. 2015. «Ваньки», «голубчики», «лихачи» и «ломовики». Из истории извозного промысла крестьян столичной губернии в конце XIX века. Северо-Запад в аграрной истории России, 21: 139–154.



- Романов Н.Н. 1876. Статистическое описание Орловского уезда Вятской губернии. Вятка, Вят. губ. Земство, 360 с.
- Самарина Л.А. 2019. Легковой извоз в российской империи (вторая половина XIX – начало XX в.). История повседневности, 3 (11): 91–116.
- Сидякина А.Г. 2015. Функционирование внутригородского гужевого транспорта на Кубани и в Причерноморье в конце XIX – начале XX века. Культурная жизнь Юга России, 2 (57): 47–51.
- Синдаловский Н.А. 2014. Словарь петербуржца. Лексикон Северной столицы. История и современность. Санкт-Петербург, «Центрполиграф», 360 с.
- Тимошенко И.Е. 1897. Литературные первоисточники и прототипы трехсот русских пословиц и поговорок. Киев, тип. П. Барского, 174 с.
- Трирогов В.Г. 1882. Община и податъ. Санкт-Петербург, тип. А.С. Суворина, 509 с.
- Трубицына В.В. 2021. Фольклоризация литературной «ямщицкой» песни (по материалам Кемеровской области). В сб.: Язык. Культура. Этнос. Чтения памяти Э.Ф. и Ф.Г. Чиспьяковых. Новокузнецк; Красноярск: 264–270.
- Шейдаева С.Г. 2021. Лексика ямского и извозного промыслов: историко-словообразовательный аспект. Вестник Удмуртского университета. Серия История и филология, 31. 6: 1127–1142.

### References

- Aleksushin G.V., Lunin N.S. 2021. Aleksushin G.V., Lunin N. S. 2021. Horse-drawn transportation in pre-revolutionary Samara. Trends in the development of science and education, 74–8: 99–102 (in Russian).
- Baranova E.V. 2015. City cabs of the late XIX – early XX century.: touches to the portrait of a socio-professional group. Socio-economic phenomena and Processes, 10. 6: 127–133 (in Russian).
- Bushuev I.A. 2014. The transport system of Kostroma and Yaroslavl at the turn of the XIX–XX centuries in the daily life of provincial centers. Bulletin of the Kostroma State University named after N.A. Nekrasov, 20. 4: 65–68 (in Russian).
- Golts G.A. 2007. Horse-drawn transport and horse-drawn communication routes in Russia (historical essay). Russia and the Modern World, 1 (54): 119–139 (in Russian).
- Dal V.I. Posloviцы russkogo naroda: sb. posloviц, pogovorok, rechenij, prisloviц, chistogovorok, pribautok, zagadok, poverij i proch. [Proverbs of the Russian people: Sat. proverbs, sayings, sayings, proverbs, tongue-twisters, jokes, riddles, beliefs, etc.]. V. 1. St. Petersburg, Wolf, 685 p.
- Dal V.I. 1865. Tolkovyj slovar zhivogo velikoruskogo yazyka [Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language]. Part 2. I-O. Moscow, izd. obshch-va lyubitelej Rossijskoj slovesnosti, 629–1351 column.
- Dal V.I. 1863. Tolkovyj slovar zhivogo velikoruskogo yazyka [Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language]. Part 1. A-Z. Moscow, izd. obshch-va lyubitelej Rossijskoj slovesnosti, 627 p.
- Ermakova O.P. 2011. Zhizn russijskogo goroda v leksike 30–40-h godov XX veka: kratkij tolkovyj slovar' ushedshih i uhodyashchih slov i znachenij [The life of the Russian city in the vocabulary of the 30–40s of the XX century: a brief explanatory dictionary of words and meanings that have passed away and are leaving]. Moscow, Flinta, 186 p.
- Zakharov V.P. 1999. Izvoznij promysel YAkutii na rubezhe XIX–XX vv. [Carriage trade in Yakutia at the turn of the 19th–20th centuries]. Istoricheskie issledovaniya v Respublike Saha (Yakutiya): poiski i problem. Yakutsk: 64–73 (in Russian).
- Ilyustrov I.I. 1915. Zhizn russkogo naroda v ego poslovicah i pogovorkah: sbornik russkih posloviц i pogovorok [The life of the Russian people in its proverbs and sayings: Sat. Russian proverbs and sayings]. Moskva, t-vo skoropechatni A.A. Levenson, 480 p.
- Kamlevich G.A. 2015. Transportnaya leksika v knige V.A. Gilyarovskogo «Moskva i moskvichi» [Transport vocabulary in the book by V.A. Gilyarovskiy «Moscow and Muscovites»]. Philological science and school: dialogue and cooperation: Sat. of works on the materials of the VII All-Russian Scientific and Practical Conference: at 2 o'clock / editor-in-chief L.V. Dudov. <http://elib.bspu.by/handle/doc/7615> (accessed 20.04.2022) (in Russian).
- Kationov O.N. 1988. Nekotorye itogi izucheniya roli izvoznogo promysla v kapitalisticheskom razvitii Sibiri [Some results of the study of the role of the cart industry in the capitalist development of Siberia]. In the collection: Economic development of Siberia in the period of capitalism.





- historiography of the problem: a collection of scientific papers. Ser. «The historical experience of the development of Siberia». Novosibirsk: 106–121 (in Russian).
- Kokorev I.T. 1858. Ocherki i rasskazy [Essays and short stories]. V. 3. Moscow, university printing house. 356 p.
- Korinfsky A.A. 1901. Narodnaya Rus. Kruglyj god skazaniy, poverij, obychaev i poslovic russkogo naroda [People's Russia. All year round legends, beliefs, customs and proverbs of the Russian people]. Moscow, M.V. Klyukin. 723 p.
- Leikin, N.A. 1871. Povesti, rasskazy [Novels, stories]. V.2. St. Petersburg. 432 p.
- Loshakov A.G. 2012. Pochemu boroda izvozhchika «dezhit, monetami zvenya»? (lingvopoeticheskij analiz stihotvoreniya N. Zabolockogo «Dvizhenie») [Why is the cabby's beard «dying, jingling with coins»? (Linguistic and poetic analysis of the poem by N. Zabolotsky «Movement»)]. Russkij yazyk v shkole, 4: 48–56 (in Russian).
- Maksimov S.V. 1890. Krylatye slova. Ne sprosta i ne spusta slovo molvitsya i dó veku ne slomitsya: po tolkovaniyu S. Maksimova [Winged words. It is not without reason and not in vain that the word is spoken and will not break forever: according to the interpretation of S. Maksimov]. St. Petersburg, A.S. Suvorin. 486 p.
- Melnikov P.I. 1897–1898. Polnoe sobranie sochinenij P.I. Mel'nikova (Andrey Pecherskogo) [Complete works of P.I. Melnikov (Andrey Pechersky)]. – 1st posthumous complete edition, supplemented, collated and revisited from the manuscripts. V. 14. St. Petersburg, t-vo M.O. Wolf. 417 p.
- Muravyov V.B. 2003. Istoriya Moskvyy v poslovicah i pogovorkah [The history of Moscow in proverbs and sayings]. Moscow, Moscow Studies, Moscow Educational and Cartolithography. 286 p.
- Nikulín V.N. 2015. «Vanki», «golubchiki», «dliachi» i «domoviki». Iz istorii izvoznogo promysla krest'yan stolichnoj gubernii v konce XIX veka [«Vanki», «darlings», «reckless» and «drawers». From the history of the cart trade of the peasants of the capital province at the end of the 19th century]. Northwest in the agrarian history of Russia, 21: 139–154 (in Russian).
- Romanov N.N. 1876. Statisticheskoe opisanie Orlovskogo uezda Vyatskoj gubernii [Statistical description of the Orlovsky district of the Vyatka province]. Vyatka, Vyatka lips. Zemstvo. 360 p.
- Samarina L.A. 2019. Legkovoij izvoz v rossijskoj imperii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.) [Passenger Carriage in the Russian Empire (second half of the 19th – early 20th centuries)]. History of Everyday Life, 3 (11): 91–116 (in Russian).
- Sidyakina A.G. 2015. Funkcionirovanie vnutrigorodskogo guzhevogo transporta na Kubani i v Prichernomor'e v konce XIX – nachale XX veka [The functioning of intracity horse-drawn transport in the Kuban and the Black Sea region in the late XIX – early XX century]. Cultural life of the South of Russia, 2 (57): 47–51 (in Russian).
- Sindalovskij N.A. 2014. Slovar peterburzhca. Leksikon Severnoj stolicy. Istoriya i sovremennost [Dictionary of the Petersburg. Lexicon of the Northern capital. History and modernity]. St. Petersburg, Centerpolygraph. 360 p.
- Timoshenko I.E. 1897. Literaturnye pervoistochniki i prototypy trekhstot russkikh poslovic i pogovorok [Literary primary sources and prototypes of three hundred Russian proverbs and sayings]. Kyiv, P. Barsky's printing house. 174 p.
- Trirogov V.G. 1882. Obshchina i podat [Community and file]. St. Petersburg, printing house A.S. Suvorin. 509 p.
- Trubitsyna V.V. 2021. Folklorizaciya literaturnoj «yamshchickoj» pesni (po materialam Kemerovskoj oblasti) [Folklorization of the literary «coachman's» song (based on the materials of the Kemerovo region)]. In the collection: Language. Culture. Ethnos. Readings in memory of E.F. and F.G. Chispiyakov. Novokuznetsk; Krasnoyarsk: 264–270 (in Russian).
- Sheidaeva S.G. 2021. Leksika yamskogo i izvoznogo promyslov: istoriko-slovoobrazovatel'nyj aspect [Vocabulary of the Yamsk and Carrying Crafts: Historical and Derivational Aspect]. Bulletin of the Udmurt University. Series History and Philology, 31. 6: 1127–1142 (in Russian).

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.  
**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.



Поступила в редакцию 15.05.2022

Поступила после рецензирования 06.06. 2022

Принята к публикации 06.06. 2022

Received 15.05.2022

Revised 06.06. 2022

Accepted 06.06. 2022

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Логинова Диана Васильевна**, кандидат исторических наук., доцент кафедры общественных наук института экономики и социальных технологий, Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, г. Санкт-Петербург, Россия

 [ORCID: 0000-0002-9624-8988](https://orcid.org/0000-0002-9624-8988)

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Diana V. Loginova**, candidate of historical sciences, associate professor, Department of Social Sciences, Institute of Economics and Social Technologies, St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design, St. Petersburg, Russia