

Аверина-Луговая Д.Ю.

ИСТОРИЯ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КРЫМСКОГО ПОЛУОСТРОВА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

Актуальность темы. Система транспортных коммуникаций находится в состоянии взаимозависимости со всеми составляющими уклада повседневной жизни (по Броделю Ф., «социальная целостность городов и дорог» [34]). Тот факт, что именно в конце XIX – начале XX века были заданы направления дальнейшего развития транспортной системы, дает основания к актуализации исторического опыта с целью выявления истоков как позитивных, так и негативных явлений, определяющих состояние инфраструктуры Крымского полуострова в настоящее время (низкий уровень качества предоставляемых услуг и культуры обслуживания пассажиров, необходимость технологического и технического переоснащения наземного транспорта и др.).

Объектом исследования являются отдельные виды наземных транспортных коммуникаций (экипажное, велосипедное, автомобильное и трамвайное сообщение), функционировавшие на территории Крымского полуострова в конце XIX – начале XX века.

Предмет исследования – процесс становления транспортной системы Крымского полуострова в указанный период.

Степень изученности проблемы. В настоящее время отечественная историография не располагает комплексными исследованиями по истории транспортной инфраструктуры Крымского полуострова. Но отдельные аспекты проблемы получили освещение на страницах историко-краеведческих исследований таких авторов, как Тархов С.А., Успенская В.В., Широков В.А. и представлены в контексте истории отдельно взятого населенного пункта.

Документы, составившие источниковую базу исследования, могут быть объединены в несколько типологических групп:

- нормативные документы;
- техническая документация;
- материалы периодической печати.

Целью статьи является реконструкция и обобщение исторического опыта использования таких видов транспорта, как экипажи различных модификаций, трамваи, велосипеды, автомобили.

Задачи исследования:

- выявить основные тенденции развития транспортной системы;
- определить роль отдельных видов транспорта в организации междугородного и внутреннего сообщения;
- раскрыть особенности функционирования транспортных коммуникаций на территории полуострова.

В качестве методологической основы исследования была принята концепция модернизации. В процессе анализа документов были использованы такие методы исследования как историко-сравнительный, историко-системный, проблемно-хронологический и статистический.

В конце XIX – начале XX века наземным транспортом осуществлялась основная доля перевозок людей и грузов. Шоссейные и грунтовые дороги находились в ведении различных органов власти: Министерства путей сообщения, губернской администрации и земств, полиции. Такая принадлежность, обусловленная важностью каждого конкретного маршрута, фактически определяла объемы финансовых вложений, отпускаемых на строительство и содержание дорог. Но так как средства на ремонт путей сообщения выделялись нерегулярно, то в целом состояние Крымских дорог, независимо от источников их финансирования, было неудовлетворительным: пути, ведущие в уездные города, и дороги, связывавшие горные селения, отличались лишь уровнем потенциальной опасности для участников дорожно-транспортных происшествий и в равной степени зависели от погодных условий. Тем не менее, вплоть до начала XX века аварийные ситуации, имевшие место на грунтовых и шоссейных дорогах, не отличались масштабностью, а последствия, переживавшиеся участниками движения, были сопряжены скорее с нанесением материального и морального ущерба, чем с реальной опасностью для жизни. Так, типичной для своего времени можно считать неприятность, случившуюся в 1879 году с ямщиком, перевозившим почту, « по случаю дурной дороги во время дождя»: пострадавший упал в обрыв, но остался жив, а корреспонденция «вся измокла и в таком виде роздана по адресам в Судаке» [2]. Впрочем, иногда путникам приходилось сталкиваться и с угрозой для их жизни, исходившей от лиц, движимых преступными намерениями: на страницах периодической печати изредка помещались заметки о попытках вооруженного ограбления работников почтового ведомства [31], [32].

Погодные условия коррелировали и продолжительность следования традиционными маршрутами. Интересные замечания о состоянии грунтовых дорог в Крыму и о скорости перемещения на незначительные, по сравнению с общероссийскими, расстояния содержится в « Записке о сообщениях и данных...», подготовленной Керчь-Еникальским градоначальником М.Е. Колтовским. Так, в конце XIX века он писал следующее: « Зимою, в распутицу, почта делает 23 версты в 24 часа, что зачастую повторяется ежегодно, об обывательских же подводах – нечего и говорить»[1]. Подобные наблюдения он подкрепляет фактами из личного опыта: «...на поездку на почтовых из Феодосии в Керчь в распутицу понадобилось больше времени, чем на поездку из Петербурга в Феодосию» [1].

В дальнейшем ситуация практически не менялась: хотя в 70–80-х годах XIX века и были построены новые шоссе (например, Севастополь – Алушта, Симферополь – Феодосия, Ялта – Бахчисарай), но почтовые дороги по-прежнему ремонтировались от случая к случаю. Если в конце XIX века внимание и финансы ор-

ганов власти были направлены на дальнейшее развитие железнодорожного сообщения и вопросы о целесообразности сооружения того или иного участка шоссейных дорог нередко решали в пользу железной дороги, то социально-экономические проблемы начала XX века на длительное время исключили вопросы модернизации шоссейных дорог из сферы государственного интересов. О плачевном состоянии крымских дорог вспоминали лишь в процессе подготовки к каким-либо мероприятиям общегосударственного значения (например, автопробега 1910 года [3]), но эпизодические денежные вливания не могли решить проблему в целом.

Улицы большинства крымских городов также пребывали в том состоянии, которое мало соответствовало их уездному или даже губернскому статусу. Так, в Симферополе замощение улиц происходило замедленными темпами, которые не отвечали потребностям быстро растущего города: « Весной, когда город «чистился» от грязи, на некоторых улицах, как, например Севастопольская и Фонтанная, при всем усердии домовладельцев не могли отыскать твердого полотна дороги» [4]. Но даже достижения местного масштаба, такие, например, как замощение базарной площади и центра города, в недалеком будущем обернулись значительными потерями средств городского бюджета: с появлением на симферопольских улицах автомобилей, автобусов и трамваев возникла спешная необходимость в ремонте тротуаров старого мощения, непригодных для передвижения означенных видов транспорта.

Законодательная база, регулирующая вопросы содержания улиц и представленная «Обязательными постановлениями», так же была небезупречна. В соответствии с данными постановлениями, невыполнение обязанностей по содержанию улиц в надлежащем состоянии вменялось в вину домовладельцам, которым полагалось « ...содержать тротуары в надлежащей чистоте» [5]. Невозможность соблюдения предписаний по объективным причинам не принималась во внимание городскими властями: собственными силами домовладельцы были не в состоянии справиться с подобными задачами, требующим колоссальных физических и материальных затрат, а коммунальные службы, находившиеся в этот период в зачаточном состоянии (в Симферополе на 2500 домов в 1890 году приходилось всего 100 дворников), фактически самоустранились от решения проблемы [4]. В начале XX века городскими властями предпринимались попытки решить проблему нехватки соответствующего персонала альтернативным способом, вполне отвечающим духу времени, пронизанного верой в могущество научно-технического прогресса: на улицах крымских городов должны были появиться подметальные машины. В архивных документах встречается упоминание о подметальной машине, заказанной в 1912 году Евпаторийской Городской Управой. Симферопольская Городская Управа также озаботилась приобретением аналогичной технической новинки, но выявленные архивные документы не позволяют утверждать наверняка, была ли все-таки куплена городом подметальная машина, или требования, предъявляемые к модели, оказались чрезмерными: автомат по подметанию улиц должен был быть предельно универсальным, крепиться как к лошади, так и к автомобилю, использоваться в качестве поливальной машины, обслуживать не только асфальтированные, но и мощенные улицы [6].

Таким образом, проблема транспортных путей в масштабе отдельно взятых крымских городов и применительно к организации междугородного сообщения не была решена в указанный период и оказалась фактически неразрешимой в самой долгосрочной перспективе.

Вплоть до начала XX потребность сельского населения в средствах передвижения удовлетворялась кустарями, а городского – усилиями ремесленников. Фабриками экипажи производились в ограниченном количестве, причем число фабрик во всей Российской империи было незначительным: в 1880 году их насчитывалось 159 (в производственном процессе были заняты 3113 рабочих), в 1896 году – 200 (3470 рабочих)[7, стр.314]. В начале XX века необходимость изменений в системе транспортных коммуникаций стала очевидной и неизбежной: активное строительство сети железных дорог и многообразие традиционных видов транспорта, прежде смягчавшие остроту проблемы, дали толчок к проведению ревизии представлений о должном уровне комфорта и функциональных возможностей средств передвижения. Но ограниченная механизация процесса производства транспортных средств не позволяла корректировать технические характеристики традиционных видов транспорта, изменения внешнего вида транспорта также были несущественными. Улицами городов и проселочными дорогами Крымского полуострова еще в первом десятилетии XX века курсировали одноконные экипажи, пароконные линейки, в которых пассажиры размещались параллельно направлению движения, пароконные четырехместные фэтоны и дилижансы; грузы перевозились на дрогах [8]. Фактически единственным ноу-хау, внедрявшимся повсеместно, стало использование рессор, внесших в процесс передвижения нотку комфорта.

Попыткой унифицировать региональные вариации на тему извозного промысла стали «Общие правила для всех родов извоза», которые неоднократно пересматривались и дополнялись. В общем, суть постановлений оставалась неизменной, поправки касались отдельных деталей: например, возраста лиц, желающих заниматься извозом и принципа налогообложения извозчиков (размер сбора с 1893 года определялся числом лошадей, а не видом экипажей [33, стр. 372]). Фактически в каждом городе действовали две биржи – легковая и ломовая; извозчики, зарегистрировавшись в соответствующих организациях, брали на себя определенные обязательства, касающиеся оснащения средств передвижения специальным инвентарем, правил дорожного движения, внешнего вида извозчиков (желательным было ношение специального непромокаемого плаща – венцерады) [9].

Несколько иными были требования к организации междугородного сообщения. Все желающие предоставлять соответствующие услуги принимали условие иметь свои станции и не использовать казенных лошадей [10]. Вопросом престижа было ношение сотрудниками отдельных наиболее крупных фирм своей,

отличной от других, формы. Например, служащие одной из транспортных контор, принадлежавшей Богрову Е.И., носили блузу и фуражку из темно-синей материи с желтыми кантами и значки в форме охотничьего рожка [10]. В перечне инвентаря, необходимого участникам движения по проселочным и горным дорогам, упоминались бубенчики, тормоза, фонари, оговаривалось необходимое количество проводников [11]. Скорость передвижения экипажей междугородного сообщения была невысокой: чтобы доехать от Симферополя до Алушты в экипаже или линейке требовалось приблизительно шесть с половиной часов, от Симферополя до Ялты – тринадцать часов [10].

Извозный промысел можно было назвать относительно прибыльным делом. Тарифная сетка на услуги, предоставляемые извозчиками в наиболее крупных крымских городах, выглядела следующим образом: плата за перемещение в пределах города колебалась от 20 копеек до полутора рублей, причем в праздничные дни и ночное время плата возрастала в полтора–два раза; за проезд от Симферополя до Алушты платили от полутора до пяти рублей, от Симферополя до Ялты – от трех с половиной до семи рублей (в зависимости от фирмы, обеспечивавшей междугородное сообщение и уровня предоставляемого сервиса) [12, стр. 104]. Существовала отдельная тарифная модель оплаты услуг ломовой биржи. Кроме того, вплоть до начала XX века осуществлялась перевозка пассажиров «по почте», причем плата за перевозку рассчитывалась по количеству верст и лошадей (3–4 копейки за версту и лошадь) [7, стр. 368].

Приведем данные, характеризующие состояние ломовой и легкой биржи в городе Симферополе в 1908 году: «.. доход от извозного промысла дал 6.901 рубль 90 копеек, причем по легкой бирже было выдано 410 билетов, по ломовой одноконной 285 билетов, пароконной 19...» [13]. Иными словами, в Симферополе в указанное время перевозкой пассажиров занимались 410 извозчиков, транспортировкой грузов – 304. Учитывая тот факт, что, по отзывам современников, симферопольская легковая биржа «была одной из лучших в России» [13], можно предположить, что именно такое число людей, предоставлявших транспортные услуги, было оптимальным для небольшого губернского города в указанный период.

С конца XIX века на страницах периодической печати регулярно появляется реклама велосипедов Свифт № 2 завода Coventry Machinists Co [14]. Сами же велосипеды в заметном количестве появляются на улицах крымских городов чуть позже. Доказательством растущей популярности данного вида транспорта может служить увеличение ввоза велосипедов: в 1898 году в Россию было ввезено велосипедов на сумму 1268 тысяч рублей, то есть приблизительно 8500 велосипедов по цене равной 150 рублям. Для сравнения, в 1890–1894 годах в Россию были экспортированы экипажи и велосипеды на сумму 835 тысяч рублей [7, стр. 314]. В конце XX века возникли идеи создания Южнорусского велосипедного союза, но сложности, возникшие с утверждением проекта союза, не позволили воплотить в жизнь данное предложение [16]. Косвенной рекламой велосипедов служили периодически публиковавшиеся заметки о той или иной экскурсии, осуществленной членами нескольких велосипедных клубов (например, поездке из Севастополя в Георгиевский монастырь) [15].

Правила езды по городу на велосипеде были продиктованы соображениями безопасности и морально-этических нормами (например, действовал запрет на езду на относительно высокой скорости, езду во время крестных ходов, похорон и т.д.). Велосипеды были снабжены звонком, гудком и фонарем, при себе велосипедисты обязаны были иметь знак, выданный Главным полицейским управлением или жетон Правления Симферопольского велосипедного кружка [11, Л. 3].

Обращаясь к истории трамвайного сообщения, необходимо сделать следующую оговорку: учитывая тот факт, что в дореволюционный период именно трамваи становятся конкурентоспособным транспортом общего пользования, целесообразно расширить хронологические рамки исследования и принять в качестве конечной даты 1917 год.

В 1900 году трамвай появился в Севастополе. В наиболее общем виде данное событие выглядит следующим образом: в 1896 году городскими властями был подписан договор о предоставлении фон-Гартману концессии на устройство «электрической железной дороги», в том же году началось строительство трамвайных линий, а с 1900 года движение трамвая стало регулярным, трамвай перемещался со скоростью 10–12 верст в час, плата за проезд без пересадки не превышала 5 копеек.

История появления трамвая в Симферополе заслуживает отдельного упоминания. Не будет преувеличением следующее заявление: ожидание пуска трамвая в Симферополе принимало комические формы, невозможность немедленного проведения электрического освещения и трамвайных линий люди воспринимали как личную трагедию [17]. Обсуждение многочисленных проектов началось еще в 90–х годах XIX века, но тем или иным причинам принятие окончательного решения по данному вопросу несколько раз откладывалось. Несмотря на кажущееся многообразие инженерных разработок, большинство из них не соответствовали требованиям, выдвинутым городскими властями, а некоторые проекты даже были признаны «рисунками, не имеющими специального назначения» [18]. Окончательным голосованием, имевшим место 13 (26) апреля 1910 года Симферопольская Городская Дума приняла решение «в пользу постройки трамвая и электрического освещения концессионным способом» [12, стр. 44]. В соответствии с договором, подписанным 20 мая (2 июня) 1910 года с Э.Л. Бернар–Борманом, движение трамвая должно было осуществляться в течение 16 часов в сутки, за проезд без пересадки взималась плата не превышающая 5 копеек, отдельными пунктами определялись места для павильонов, местоположение трамвайного парка и т.п. Вопросы льготного и бесплатного проезда были урегулированы в несколько приемов: особыми льготами пользовались учащиеся (при условии ношения ими форменного платья) и пассажиры до 8 часов утра – они платили за проезд по 3 копейки; право бесплатного проезда на передних платформах вагонов принадлежало чинам полиции, почтальонам и разносчикам телеграмм, одетым в форму [19].

И все же скрупулезное рассмотрение отдельных пунктов договора не уберегло ни город, ни концессио-

неры от ненужных трат. Так, в 1912 году был построен дорогостоящий мост через реку Салгир, спроектированный с целью разгрузки трамвайного маршрута, от которого в последствии отказались [20], а сложности, возникшие с укладкой рельсов на некоторых городских улицах, фактически поставили городской бюджет на грань краха [21, Л. 1].

Симферопольский трамвай был пущен в 1914 году: 1(15) августа 1914 года была открыта Вокзальная линия, 29 августа (12 сентября) 1914 года – Бетлинговская, 20 сентября (4 октября) 1914 года – Севастопольская. Общая протяженность трамвайных линий составила 8 км 771 м. Первоначально парк насчитывал 20 моторных (закрытых) и 8 прицепных (оснащенных специальными деревянными кузовами) вагонов, но в разные периоды времени количество запасных и функционировавших вагонов менялось [22]. Вагоны–двигатели и прицепные вагоны были одного размера: при длине, равной 7500 мм, ширине – 1920 мм и высоте 3185 мм они вмещали приблизительно равное количество пассажиров – до 30 человек. В 1915 году симферопольские трамваи перевезли 6.124.834 пассажира (доход Общества Симферопольских трамваев и освещения составил 285.038 рублей 19 копеек) [23]. В революционное время в вагоны стали впускать большее количество людей – от 33 до 44 – это было обусловлено тем, что крымские города переживали резкое увеличение численности населения за счет приезжих. Кроме того, в это период на трамвайных остановках появились очереди. Данное нововведение было вынужденной мерой по поддержанию общественного порядка, а специальные милицейские агенты воспитывали у населения привычку придерживаться принципа очередности при посадке в вагон [24].

Изменились и правила проезда в трамваях: если до революции ездить внутри вагона было разрешено лишь отдельным воинским чинам (нижние чины, то есть солдаты размещались на платформах вагонов), то уже в 1917 году даже для занятия сидячего места военнослужащим уже не требовалось разрешения начальствующего состава [25]. В 1917 году плата за проезд увеличилась до 10 копеек, что повлекло за собой бурное негодование населения (особенно военнослужащих) и массовые отказы оплачивать проезд [24, Л. 26]; по ряду причин возникли перебои в работе трамвайного парка: вместо положенных 16 часов трамваи ходили по 11 часов в сутки, причем нередкими стали вынужденные простои в работе трамвайного депо.

Изменения коснулись и условий труда кондукторов и вагоновожатых: в относительно благополучное время, то есть еще за несколько лет до революции, работники трамвайного депо, хотя и получали бесплатно форму, пользовались услугами врача Общества и при безукоризненном поведении могли рассчитывать на один день отпуска в месяц, но имели фактически ненормированный рабочий день – до 13 часов в сутки и получали небольшую заработную плату – от 32 рублей 80 копеек до 43 рублей 95 копеек [26]. Всеобщая мобилизация, невозможность поддерживать весь трамвайный парк в надлежащем состоянии (военные действия парализовали торговые отношения, что препятствовало своевременной замене вышедших из строя деталей и поставкам нефти) стали причиной острой нехватки рабочих рук. Как следствие, число женщин среди вагоновожатых резко увеличилось. В 1917 году заработная плата вагоновожатых и кондукторов выросла до 45–62 рублей, но данное обстоятельство не решило проблему дефицита персонала и было скорее закономерной реакцией на рост инфляции, чем инициативой руководства Общества Симферопольских трамваев и освещения.

С развитием трамвайного сообщения актуализировалась тема дорожно-транспортных происшествий. Можно попытаться классифицировать несчастные случаи, положив в основу классификации наиболее распространенные причины аварий. Так, причинами дорожно-транспортных происшествий были:

- неблагоприятные погодные условия [27];
- невнимательность пассажиров, стоявших слишком близко к трамвайным линиям, перебегающих пути в неположенном месте, вскакивавших и выскакивавших из вагонов в тот момент, когда трамвай уже начинал движение [28];
- неквалифицированные действия вагоновожатых, недочеты в оснащении трамваев средствами безопасности (отсутствие или неисправность предусмотренных правилами аппаратов для посыпания путей песком и солью);
- столкновения с прочими транспортными средствами (подводами, экипажами и т.п.);
- хулиганство; так один из работников трамвайного депо в октябре 1917 года писал: «Около станции собирается всегда большая масса мальчишек, которые цепляются за вагон, отпускают тормоз у прицепа и прямо нет никакого от них спасения» [29].

Уже в первом десятилетии XX века автомобили становятся неизменным атрибутом крымских улиц. Тем не менее, в течение достаточно длительного времени все еще сохранялся некий эффект новизны, не все население ощутило психологическую готовность адекватно воспринимать автомобильный транспорт: в архивных материалах, датированных 1910 годом, содержится упоминание о недоброжелательном отношении сельского населения к участникам автопробега, проходившего по маршруту Санкт-Петербург – Киев – Москва – Санкт-Петербург [3].

Все вопросы эксплуатации данного вида транспорта регулировались «Обязательными постановлениями о порядке движения автомобилей». Для демонстрации неоспоримых достижений научно–технического прогресса целесообразно привести несколько фактов, свидетельствующих об уровне технического оснащения автомобилей: скорость движения, в соответствии с постановлениями, не должна была превышать 10 верст в час, обязательным было наличие двух фонарей с прозрачными стеклами впереди и одного – сзади автомобиля, номерной знак крепился сзади и был нарисован масляной краской на стекле заднего фонаря, о поворотах предупреждали взмахом руки [30].

Автобусы стали составляющей уклада повседневной жизни несколькими годами позже: например, в Симферополе регулярные автобусные рейсы были разрешены в 1914 году. Препятствием для разрешения автобусных рейсов длительное время были опасения, что улицы старого мощения, уложенные без заливки швов цементом окажутся непригодными для передвижения транспортных средств с номинальным весом – при 28 пассажирах – 300 пудов (4800 кг) [21, Л. 43]. Временным решением данной проблемы стала корректировка предполагаемых автобусных маршрутов с учетом предположений, высказанных инженерной комиссией.

Конец XIX – начало XX века – противоречивый период становления системы транспортных коммуникаций на территории Крымского полуострова. Так, составляющими процесса эволюции транспортных средств были:

- частичная модернизация средств передвижения, использование принципиально новых транспортных средств;
- выработка новых представлений и скорости и комфорте перемещения;
- нанесение на ментальную карту среднестатистического жителя Крымского полуострова новых возможных маршрутов следования;
- усложнение правил дорожного движения.

Говоря о перспективах дальнейших исследований по заданной теме, в качестве первостепенных можно отметить следующие вопросы: железнодорожный транспорт в системе транспортных коммуникаций Крымского полуострова в конце XIX – начале XX века, качество и культура обслуживания пассажиров всех видов транспорта, организация механизма обратной связи с потребителями транспортных услуг.

Источники и литература

1. ГААРК. – Ф. 162. – Оп. 1. – Д. 3012, Л. 93.
2. ГААРК.– Ф. 26. – Оп. 1. – Д. 27.191. – Л. 1.
3. ГААРК. – Ф. 27. Оп. 13. – Д. 4322.
4. Крымский вестник. –15.05.1890. – С. 1.
5. ГААРК.– Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 232. – Л. 22.
6. ГААРК.– Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 920.
7. Россия: Энциклопедический словарь. – Л.: Лениздат, 1991. – 922 с., ил.
8. ГААРК.– Ф. 162. – Оп. 2. – Д. 5032.
9. ГААРК. – Ф. 162. – Оп. 2. – Д. 5029. – Л. 15.
10. ГААРК.– Ф. 26. – Оп. 1. – Д. 27525.
11. ГААРК.– Ф. 26. – Оп. 1. – Д. 28127. – Л. 17.
12. Справочная книга по г. Симферополю. – Симферополь: тип. Эпеля и Коршунова, 1913. – 137 с.
13. Маркевич А.И. Симферополь: Его исторические судьбы, старина и недавнее прошлое, 1924. – 115 с.
14. Крымский вестник. – 27.03.1890. – С. 4.
15. Крымский вестник. – 26.05.1890. – С. 4.
16. ГААРК.– Ф. 162. – Оп. 2. – Д. 2790.
17. ГААРК. – Ф. 79. – Оп. 1. – Д. 1.
18. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 345.
19. ГААРК. – Ф. 6. – Оп. 1. – Д. 1002.
20. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 870.
21. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 996.
22. ГААРК. Ф. 79. – Оп. 1. – Д. 14.
23. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 1150. – Л. 12.
24. ГААРК. – Ф. 162. – Оп. 2. – Д. 5032.
25. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 2. – Д. 9. – Л. 5.
26. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 1156, Л. 25.
27. ГААРК. – Ф. 27. – Оп. 13. – Д. 5011.
28. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 1. – Д. 11.
29. ГААРК. – Ф. 63. – Оп. 2. – Д. 121. – Л. 49.
30. ГААРК. – Ф. 27. – Оп. 13. – Д. 3913.
31. Крымский вестник.–16.10.1890. – С. 3.
32. ГААРК. – Ф.26. – Оп.26. – Д. 2791.
33. Систематический свод постановлений Симферопольской Городской Думы за 41 год (1871 – 1911). – Т.2. Симферополь.: Типогр. Г.М. Эпеля и Ф.Т. Коршунова, 1912. – 1065 с.
34. Бродель Ф. Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: В 3 ч. – М.: Языки славянской культуры, 2002.