

Извозчики и их пассажиры на курортах Черноморского побережья Кавказа на рубеже XIX–XX вв.

А. В. Крюкова

В статье, наряду с правовыми основаниями извозного промысла, раскрываются вопросы, связанные с отношениями, складывавшимися между извозчиками и пассажирами в населенных пунктах Черноморского побережья Кавказа. На данной территории кроме местного населения услугами гужевого транспорта в летний сезон активно пользовались большое количество отдыхающих. На материалах широкого круга источников: законодательных, делопроизводственных, периодической печати, справочных изданий и публицистики – показаны мероприятия местных властей, направленные на регламентацию работы извозчиков. Обращается внимание на недостаточный контроль за их поведением, влекущий за собой многочисленные нарушения: несоблюдение извозчиками установленных цен, грубость с седоками, отказ от выполнения правил, в частности относительно трезвого состояния возниц.

Ключевые слова: извозный промысел, извозчики, гужевой транспорт, Черноморское побережье Кавказа, Российская империя, рубеж XIX–XX вв.

Для цитирования: Крюкова А. В. Извозчики и их пассажиры на курортах Черноморского побережья Кавказа на рубеже XIX – XX вв. // История повседневности. – 2023. – № 1. – С. 130–141. DOI 10.35231/25422375_2023_1_130

Введение

При определении степени комфортности отдыха на курортах Черноморского побережья Кавказа на рубеже XIX–XX вв. важна характеристика транспортной системы, неотъемлемой частью которой являлся извозный промысел, самый распространенный вид городского транспорта в Российской империи. В современной историографии он находится в фокусе внимания. Изданы многочисленные научные статьи, посвященные организации извозного промысла, социальному положению извозчиков, причем как по стране в целом [1–3], так и в различных ее регионах (Санкт-Петербургской губернии [4], Курской губернии [5], Костроме и Ярославле [6], Самаре [7], Саратове [8], Тамбове [9] и др.). Место извозного промысла в транспортной системе городов Кубани и Причерноморья, его регламентация рассмотрены А. Г. Сидякиной [10]. Однако вопросы коммуникации извозчиков с клиентами исследователи обычно не затрагивают, хотя они играют большую роль в реконструкции картины повседневной жизни городов позднеимперской России.

Целевыми ориентирами данной статьи, наряду с правовыми основаниями работы извозчиков, стала система взаимоотношений, складывающаяся между извозчиками и пассажирами в населенных пунктах Черноморского побережья Кавказа.

При раскрытии первого аспекта настоящее исследование опирается на «Обязательные постановления о производстве извозного промысла» (правила), изданные местными властями в 1901 г. в Новороссийске, столице Черноморской губернии. В каждом регионе страны деятельность извозчиков регулировалась аналогичными документами, которые в большей части своих статей устанавливали одни и те же принципы, хотя были и незначительные расхождения (например, в вопросе о возрасте возницы).

Для изучения второго вопроса главным источником послужили материалы периодической печати, публицистические и справочные издания.

Результаты

Особенность городских поселений северо-западного побережья Черного моря заключалась в том, что гужевой транспорт использовался не только местным населением, но и приезжи-

ми отдыхающими («курсовыми», как их называли в то время), которые, сойдя с парохода или поезда, попадали в руки легковых извозчиков, наперебой предлагающих свои услуги. Причем в некоторых случаях курсовым предстояло не просто доехать до гостиницы (дачи, санатория и т. п.), а проделать достаточно длинный путь. Например, чтобы попасть в Анапу по суше, надо было сойти на станции железной дороги «Тоннельная» и ехать еще около 30 верст по грунтовой дороге 4–5 ч. [11, с. 34].

Приехавшие на поезде в Новороссийск и желающие попасть на курорты, расположенные южнее (Геленджик, Туапсе, Сочи, Гагры, Сухум), должны были пересаживаться на пароход или двигаться по шоссе вдоль берега на перекладных, почтовой коляске, в дилижансе или на частном извозчике. Кроме передвижения по городу и между населенными пунктами, отдыхающие нанимали извозчиков для прогулок по живописным окрестностям.

Частные извозчики разъезжали на различных экипажах: одноконных – пролетке, дрожках; пароконных – рессорных линейках, фаэтонах, ландо, колясках. Самыми распространенными были пролетка и фаэтон. Для удобства пассажиров крытые экипажи имели фартуки, защищающие седока от дождя [12, л. 3 об.]. С развитием курортов и притоком отдыхающих увеличивалось количество извозчиков, а качество их экипажей улучшалось.

Так, в 1901 г. в Сочи было только два «плохоньких» извозчика на линейках, а в 1904 г. – уже 17, и у большинства из них имелись «четырёхместные коляски-корзинки, как у ялтинских извозчиков», и у некоторых резиновые шины [13, с. 113–114]. В 1911 г. С. П. Дороватовский писал, что в Сочи экипажи в основном были пароконными фаэтонами на резиновых шинах [14, с. 18], которые лучше амортизировали и обеспечивали более мягкий ход.

Сочи стремительно набирал популярность как курорт, поэтому неудивительно, что здесь происходили позитивные изменения в сфере обслуживания. Наличие «превосходных извозчиков на резине» путеводители отмечали и в таком респектабельном месте, как Гагры [15, с. 75].

Разрешение на извозный промысел выдавалось местными властями, они же осуществляли контроль над ним. Согласно

упомянутым выше «Обязательным постановлениям...», утвержденным в 1901 г. для Новороссийска, заниматься извозным промыслом (лично) могли только мужчины старше 17 лет. Однако существовали извозные заведения, содержать которые позволялось и женщинам. Для того чтобы приступить к работе, необходимо было получить в управлении полицейской части по месту жительства свидетельство о благонадежности и заплатить в городской управе за каждую лошадь установленный налог. После чего соискатель получал три ярлыка с номером, таксу и экземпляр правил, который обязан был предъявлять пассажирам по требованию.

Содержатели извозных заведений и извозчики, имеющие работников, брали для них ярлыки на свое имя, таким образом, именно на них ложилась ответственность за возниц: их «трезвое поведение» и «умение управлять лошадьми». Ярлыки крепились сзади козел, на кузове и на спине извозчика, последний был съёмный, по требованию седока он отдавался ему «в обеспечение исправного исполнения найма».

Разрешение на извозный промысел выдавалось лишь на год. Ярлыки тоже при этом менялись. В Новороссийске существовали и полугодовые ярлыки, действовавшие с 1 июля. Из среды извозчиков управа выбирала старосту для наблюдения за исполнением правил [12, л. 3, 5–5 об.].

По очереди или по наряду старосты, извозчики («в достаточном количестве») выезжали к приходу пассажирских поездов и пароходов на вокзал и к пристаням. Порожние извозчики были обязаны стоять с экипажами в указанных управою местах, которые назывались «биржа», вытянувшись вдоль тротуара в один ряд, не отходить от лошадей без особой надобности, не сходить с козел и не обращаться к проходящим с предложением своих услуг.

С наступлением сумерек с обеих сторон козел зажигали фонари, которые горели, пока экипаж находился на бирже [12, л. 3 об., 4, 5]. Биржи располагались в людных местах: на площадях, оживленных перекрестках, базарах. Однако извозчикам запрещалось собираться возле трактирных и питейных заведений [12, л. 4]. В Сочи, например, биржи извозчиков находились на Ново-Базарной площади, на углу Московской и Александровской улиц возле гостиниц «Belle Vue» и «Россия», а вечером

возле общественного собрания на углу Московской и Михайловской улиц [16, с. 13].

Правда, места стоянок извозчиков сильно загрязнялись, и от городских властей требовалась организация их регулярной очистки, что осуществлялось не всегда должным образом. Так, в 1913 г. полицмейстеру Анапы пришлось принимать меры «к побуждению управы производить регулярную чистку» территории, где располагались биржи [17].

Извозчики по требованию отправлялись с мест стоянок на дом для взятия седока. В стоимость это не включалось. Но если «по приводе» его немедленно отпускали «по ненадобности» или задерживали «без надобности» до четверти часа, ему полагалась установленная для таких случаев небольшая плата [12, л. 4 об.].

Такса для извозчиков утверждалась властями. Цены ранжировались по количеству лошадей (одноконный, пароконный экипаж, а в некоторых населенных пунктах даже тройка и четверка) [18, с. 40]. Расчет производился либо по часам, либо за конец. В ночное время (примерно от 1 ч ночи до 6 ч утра) плата была полуторная, в первый день Рождества Христова, первые два дня Пасхи, Новый год – двойная; похороны, загородные поездки, катанье оплачивались «по согласию». Извозчик должен был иметь часы для фиксирования времени поездки, а при их отсутствии ориентироваться по часам седока.

За плату по таксе одноконные извозчики могли не везти больше двух, пароконные – больше четырех человек. Двое малолетних считались за одного взрослого. Если поездка прерывалась по вине извозчика (получили повреждение лошадь или экипаж), плата за проезд не взималась. Вещи, забытые или утерянные пассажиром, извозчики должны были возвращать «по принадлежности» или относить в полицию. В таких случаях они получали от хозяина вещей вознаграждение равноценное поездке в два конца. К тому же извозчики обязаны были везти бесплатно поднятых на улице заболевших, в бесчувственном состоянии или сильно пьяных, скоропостижно умерших, а также полицейские чины, преследующие преступников [12, л. 4–5, 7 об.].

Для извозчиков существовали правила передвижения: не останавливаться на середине улицы, держаться правой сто-

роны, ездить осторожно, умеренной рысью, особенно на перекрестках и переезде с одной улицы на другую, не ездить наперегонки, при выезде из двора ехать шагом, при переезде улиц и перекрестков давать проезд экипажу, находящемуся справа, а извозчик без седока должен был пропустить экипаж с пассажиром.

При встрече с крестным ходом, похоронной и другими процессиями, пожарным обозом, проходящими частями войск и арестантскими партиями извозчик был обязан уступить дорогу, а при недостатке места для проезда остановиться. Везить пьяных и бесчинствующих людей запрещалось. В местах значительного скопления подъезжающих экипажей (вокзал, театр и т. п.) извозчики должны были рассчитываться с клиентами заранее, а не у самого подъезда, чтобы не создавать затора [12, л. 3 об. – 4].

Внешний вид и поведение извозчиков также регламентировались: они должны были сохранять трезвость, курить только на местах стоянок, содержать в исправности экипаж, лошадей, упряжь и одежду. Управа время от времени проводила осмотры. В Новороссийске форма одежды извозчиков была прописана в правилах: армяк и фуражка – серого цвета, зимняя шапка – по образцу, указанному управой [12, л. 3 об.].

За нарушение «Обязательных постановлений...» у извозчика могли отобрать разрешение или лишить права промысла на определенный срок. Например, в городской управе Новороссийска находился список извозчиков с отметками об их «проступках и взысканиях», и за неоднократное нарушение правил он оставался либо без разрешения, либо лишался права промысла на три дня «с удержанием экипажа» [12, л. 4 об.].

Однако обещанные строгие взыскания извозчиков не пугали. Есть сведения, что в Новороссийске, Туапсе иногда встречались малолетние извозчики. Это вызывало у обывателей беспокойство, сможет ли такой возница в нужный момент сдержать лошадей и не свернет ли в канаву [19; 20]. От публики регулярно поступали жалобы на то, что извозчики не придерживались существующей таксы, преувеличивая стоимость проезда, даже иногда отказывались везти [21], грубо обращались с седоками. Например, летом 1903 г. в Новороссийске на городской пристани часто происходили недоразумения:

извозчики требовали с пассажиров сколько им заблагорассудится, а если те пытались заплатить по таксе, их «огорошивала площадная брань» [22].

При этом извозчики хитрили. От местных жителей они прятались за экипажами или говорили, что уже заняты, так как с них взять лишнее не получалось, они знали таксу, а за счет приезжего можно было «пожизниться». Чтобы плата ему не показалась чрезмерной, его возили по ближайшим улицам и только потом подкатывали к указанному месту [23].

К кучерскому сиденью обыкновенно прикреплялась такса, но они научились вытравливать не устраивающие их цифры, и контроль становился невозможен. Если пассажиры отказывались платить извозчикам запрошенные необоснованные суммы, последние устраивали скандалы. Общественность призывала городские власти принять меры и установить на местах стоянок извозчиков на пристанях и у вокзала таблицы с таксой [24].

Житель Новороссийска В. Берг подал заявление в городскую управу, в котором просил обратить внимание на извозчиков, игнорирующих правила и таксу, особенно в ночное время, когда приходилось ехать с ночного поезда. Они просили в 2–2,5 раза больше, чем надо, и приходилось подчиняться из опасения быть избитым. Власти, несмотря на постоянные жалобы, ничего не делали [25].

Неудивительно, что на страницах газеты «Черноморское побережье» один из корреспондентов выражал радость по поводу установления автомобильного сообщения в Новороссийске, так как это избавляло от необходимости ездить на извозчиках, которые, по его словам, ходили в рванье, содержали экипажи и лошадей в плохом состоянии, грубили и еще требовали немалые деньги [26].

Из этой заметки следует, что внешний вид извозчиков и состояние экипажей также вызывали нарекания со стороны публики. Только в сентябре после заявления в городскую управу Новороссийска местного агента Российского общества пароходства и торговли (Р.О.П. и Т.) Пчельникова городской голова распорядился установить таксы у пристани Р.О.П. и Т. и у вокзала [27].

К 1914 г. ситуация в Новороссийске не изменилась, извозчики продолжали требовать чрезмерную плату и наносить

оскорбления пассажирам, иногда доходя до рукоприкладства [28]. Причем пассажиры, несмотря на то что могли требовать ярлык с номером извозчика, часто совсем не обращали на него внимание и потом не знали, на кого именно жаловаться [29].

В Сочи, по сведениям путеводителей тех лет, днем с наймом затруднений практически не возникало, но после 9 ч. вечера извозчики выезжали неохотно, поэтому часто, чтобы проехать к пароходу, приходилось прибегать к содействию полиции [30, с. 18–19]. Свою таксу они тоже не любили, особенно вечером, из-за чего при разъезде из театров происходили различные недоразумения. Чаще всего они наблюдались после спектаклей в театре курорта «Кавказская Ривьера», откуда возвращаться пешком было неудобно по неосвещенным улицам нижнего города [14].

С приезжих, только сошедших с корабля, они также норовили взять в 2–3 раза дороже, особенно в ночное время, а если надо было ехать на дачи, где уже не было таксы, необходимо было заранее четко договариваться, иначе пассажир рисковал заплатить «несуразную цену» [31, с. 25]. Впрочем, грубое обращение извозчиков с публикой, завышение цены не было характерным только для Черноморского побережья Кавказа, такие же явления наблюдались и в других регионах страны, даже входили в анекдоты [1, с. 128; 9, с. 163].

В Ялте, одном из лучших курортов России, наблюдалась та же ситуация. По словам историка А. В. Мальгина, когда городские власти установили жесткую таксу, извозчики первое время протестовали, иногда игнорируя ее. Стоянки извозчиков были названы источниками антисанитарии, удалялись с центральных улиц и благоустраивались [32, с. 105].

Поездка на извозчике на дальние расстояния не всегда была безопасной: представители этой профессии иногда позволяли себе пить во время работы, приставать к молодым девушкам. Например, в мае 1913 г. в редакцию газеты «Анапа-курорт» поступило письмо от приезжего господина, в котором он описывал свой путь на извозчике от станции «Тоннельная» до Анапы. Всего пассажиров было четверо, в том числе девушка. Извозчик делал остановки в пути и вместе с одним из седоков, оказавшимся его другом, чрезмерно употреблял спиртные напитки. Затем в степени сильного алкогольного

опьянения они с другом поменялись местами, первый сел в фаэтон и «начал обнимать и лобызать пассажирку», а второй стал извозчиком. Закончилось все тем, что настоящий извозчик уснул у девушки на коленях, а его друг довез всех, но так, что они, по словам очевидца, были «и в пшенице, и ломались, и опрокидывались», находились несколько раз «на волоске от смерти» [33].

Ситуации на дороге складывались самые различные. Через несколько дней после того, как произошел описанный выше случай, в редакцию газеты «Анапа-курорт» поступило письмо от женщины, ехавшей с племянницей по тому же маршруту. Она жаловалась, что за их экипажем гнался пьяный почтальон с револьвером [34].

Обсуждение и выводы

Итак, власти стремились регулировать практически все аспекты, связанные с извозным промыслом, однако на практике контроль был слабым. Работа извозчиков вызывала нарекания, отношения с пассажирами были сложными. Желание извозчиков заработать как можно больше, особенно в курортный сезон (впрочем, достаточно естественное), негативно сказывалось на их клиентах, которые отмечали грубость, неряшливый вид извозчиков и, конечно, были возмущены необоснованным завышением цен.

Особенно опасным был тот факт, что некоторые возницы, несмотря на строгий запрет, выходили на работу в нетрезвом виде, а это влекло за собой риск для жизни пассажиров. Поэтому некоторые представители общественности высказывали радость по поводу появления альтернативного транспорта – автомобиля. Попытки властей изменить обстановку к лучшему были безуспешными, и с годами положение фактически не менялось.

Список литературы

1. Баранова Е. В. Городские извозчики конца XIX–XX вв.: штрихи к портрету социально-профессиональной группы // Социально-экономические явления и процессы. – 2015. – Т. 10. – № 6. – С. 127–133.
2. Самарина Л. А. Легковой извоз в Российской империи (вторая половина XIX – начало XX в.) // История повседневности. – 2019. – № 3. – С. 91–116.

3. Логинова Д. В. Профессиональный облик извозчиков в России в XIX – начале XX в. // *Via in tempore. История. Политология.* – 2021. – Т. 48. – № 3. – С. 670–680.
4. Никулин В. Н. «Ваньки», «голубчики», «лихачи» и «ломовики». Из истории извозного промысла крестьян столичной губернии в конце XIX века // *Северо-Запад в аграрной истории России.* – 2015. – № 21. – С. 139–154.
5. Терещенко А. А. Логистическая составляющая в хозяйственной инфраструктуре городов Курской губернии во второй половине XIX века // *Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета.* – 2021. – № 4. – С. 35–40.
6. 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. – Т. 20. – № 4. – С. 65–68.
7. Барамыкина М. В. Извозный промысел в конце XIX – начале XX вв. (на примере г. Самара) // *Интеллектуальный потенциал XXI века: степени познания.* – 2013. – № 15. – С. 30–34.
8. Чолахян В. А. Развитие городского общественного транспорта Саратова в конце XIX – начале XX в. // *Государство, общество, церковь в истории России XX–XXI веков: материалы XV Международной научной конференции: в 2-х частях.* – 2016. – С. 709–716.
9. Баранова Е. В. Транспорт как часть социально-культурной инфраструктуры города на материалах Тамбова второй половины XIX – начала XX в. // *Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки.* – 2009. – № 10. – С. 161–168.
10. Сидякина А. Г. Функционирование внутригородского гужевого транспорта на Кубани и в Причерноморье в конце XIX – начале XX века // *Культурная жизнь Юга России.* – 2015. – № 2. – С. 47–51.
11. Анапа: курорт и климатическая станция Кубанской области (Курорты Северного Кавказа). – Ростов-на-Дону: Управление Владикавказской железной дороги, 1912. 38 с.
12. Архив г. Новороссийск. Ф. 2. Оп. 1. Д. 24.
13. Страна тепла и солнца: Сочи, Туапсе, Гагры и Сухум в климатическом, климато-лечебном и охотничьем отношениях. Их настоящее и будущее / Н. Г. Калабухов, Н. И. Яблонский. М.: Изд. журнала «Охотничий Вестник», 1904. 213 с.
14. Дороватовский С. П. Сочи и Красная Поляна с окрестностями: путеводитель. Репр. воспр. изд. 1911 г. – Краснодар: Платонов И., 2010. 256 с.
15. Москвич Г. Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Черноморскому побережью. СПб.: Редакция «Путеводителей», 1913. 498 с.
16. Сочи и его окрестности: Дорожник экскурсий по горам и ущельям Сочинского района / Кавказский Горный Клуб; сост. Б. П. Кестер, И. С. Васильев, В. Константинов, Д. И. Коченовский. СПб.: Типография С. М. Проппера, 1911. 95 с.
17. Хроника // Анапа-курорт. – 1913. – № 6. – 23 мая.
18. Черноморское побережье: справочник о путях сообщения. Тифлис: Типография Канцелярии Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, 1917. 48 с.
19. Хроника // Туапсинские отклики. – 1914. – № 8. – 12 января.
20. Хроника // Черноморский край. – 1914. – № 12. – 16 января.
21. Хроника // Анапа-курорт. – 1913. – № 45. – 11 июля.
22. Городская жизнь // Черноморское побережье. – 1903. – № 167. – 30 июля.
23. Городская жизнь // Черноморское побережье. – 1903. – № 140. – 28 июня.
24. Городская жизнь // Черноморское побережье. – 1903. – № 151. – 11 июля.
25. Городская жизнь // Черноморское побережье. – 1903. – № 186. – 23 августа.
26. Заметки // Черноморское побережье. – 1903. – № 203. – 14 сентября.
27. Городская жизнь // Черноморское побережье. – 1903. – № 204. – 16 сентября.
28. Хроника // Черноморский край. – 1914. – № 13. – 17 января.
29. Хроника // Черноморский край. – 1914. – № 6. – 9 января.
30. Москвич Г. Г. Сокращенный практический путеводитель по Кавказу. СПб.: Типограф. и переплетная «Энергия» Э. М. Шапиро, 1912. 272 с.
31. Спутник-путеводитель по курортам Черноморского побережья / сост. В. Л. Соколов. М.: Типография А. П. Поплавского, 1912. 64 с.
32. Мальгин А. В. Русская Ривьера. Симферополь: СОНАТ, 2016. 349 с.
33. Приезжий. Письмо в редакцию // Анапа-курорт. – 1913. – № 12. – 31 мая.
34. Хроника // Анапа-курорт. – 1913. – № 17. – 7 июня.

Cabmen and their passengers in the resorts of the Black Sea coast of the Caucasus at the turn of the 19th – 20th centuries

Anna V. Kryukova

The article, along with the legal foundations of the cart trade, reveals issues related to the relationship that developed between cab drivers and passengers in the settlements of the Black Sea coast of the Caucasus, where, in addition to the local population, a large number of vacationers used the services of horse-drawn transport in the summer season. Based on the materials of archival sources, periodicals, reference publications and journalism, the desire of local authorities to regulate the work of cab drivers is shown. The attention is drawn to insufficient control over their behavior, which entails negative aspects: non-compliance by cab drivers with established prices, rudeness with riders, violation of the rules, in particular regarding the sober state of the drivers.

Key words: cab trade, cabbies, horse-drawn transport, the Black Sea coast of the Caucasus, Russian Empire, the turn of the 19th – 20th centuries.

For citation: Kryukova, A. V. (2023) Izvozhchiki i ikh passazhiry na kurortakh Chernomorskogo poberezh'ya Kavkaza na rubezhe XIX – XX vv. [Cab drivers and their passengers in the resorts of the Black Sea coast of the Caucasus at the turn of the 19th – 20th centuries]. *Istoriya povsednevnosti – History of everyday life*. No. 1. Pp. 130–141. (In Russ.). DOI 10.35231/25422375_2023_1_130

References

1. Baranova E. V. (2015) *Gorodskie izvozhchiki konca XIX–XX vv.: shtrih k portretu social'no-professional'noj grupy* [City cab drivers of the late 19th – 20th centuries: touches on the portrait of a socio-professional group] // *Social'no-ekonomicheskie yavleniya i process* [Socio-economic phenomena and processes]. T. 10. № 6. Pp. 127–133. (In Russ.)
2. Samarina L. A. (2019) *Legkovoj izvoz v Rossijskoj imperii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.)* [Passenger transport in the Russian Empire (second half of the 19th – early 20th centuries)] // *Istoriya povsednevnosti* [History of everyday life]. № 3. Pp. 91–116. (In Russ.)
3. Loginova D. V. (2021) *Professional'nyj oblik izvozhchikov v Rossii v XIX – nachale XX v.* [The professional appearance of cab drivers in Russia in the 19th – early 20th centuries] // *Via in tempore. Istoriya. Politologiya* [Via in tempore. History. Political science]. T. 48. № 3. Pp. 670–680. (In Russ.)
4. Nikulin V. N. (2015) «Van'ki», «golubchiki», «lihachi» i «lomoviki». *Iz istorii izvoznogo promysla krest'yan stolichnoj gubernii v konce XIX veka* [From the history of the cart trade of the peasants of the capital province at the end of the 19th century] // *Severo-Zapad v agrarnoj istorii Rossii* [Northwest in the rural history of Russia]. № 21. Pp. 139–154. (In Russ.)
5. Tereshchenko A. A. (2021) *Logisticheskaya sostavlyayushchaya v hozyajstvennoj infrastrukture gorodov Kurskoj gubernii vo vtoroj polovine XIX veka* [Logistic component in the economic infrastructure of the cities of the Kursk province in the second half of the 19th century] // *Uchenye zapiski. Elektronnyj nauchnyj zhurnal Kurskogo gosudarstvennogo universiteta* [Scientific notes. Electronic scientific journal of Kursk State University]. № 4. Pp. 35–40. (In Russ.)
6. Bushuev I. A. (2014) *Transportnaya sistema Kostromy i Yaroslavl'ya na rubezhe XIX–XX vekov v povsednevnoj zhizni gubernskih centrov* [The transport system of Kostroma and Yaroslavl at the turn of the 19th–20th centuries in the everyday life of provincial centers] // *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta im. N. A. Nekrasova* [Vestnik of the Kostroma State University]. T. 20. № 4. Pp. 65–68. (In Russ.)
7. Baramykina M. V. (2013) *Izvoznij promysel v konce XIX – nachale XX vv. (na primere g. Samara)* [Cart trade in the late XIX – early XX centuries (on the example of Samara)] // *Intellektual'nyj potencial XXI veka: stupeni poznanija* [Intellectual potential of the 21st century: stages of knowledge]. № 15. Pp. 30–34. (In Russ.)

8. Chohalyan V. A. (2016) *Razvitie gorodskogo obshchestvennogo transporta Saratova v konce XIX – nachale XX v.* [The development of urban public transport in Saratov in the late XIX – early XX century] // *Gosudarstvo, obshchestvo, Cerkov' v istorii Rossii XIX–XXI vekov. Materialy XV Mezhduнародной nauchnoj konferencii: v 2-h chastyah* [State, society, church in the history of Russia in the XX-XXI centuries. Proceedings of the XV International Scientific Conference: in 2 parts]. Pp. 709–716. (In Russ.)

9. Baranova E. V. (2009) *Transport kak chast' social'no-kul'turnoj infrastruktury goroda na materialah Tambova vtoroj poloviny XIX – nachala XX v.* [Transport as part of the socio-cultural infrastructure of the city on the materials of Tambov in the second half of the 19th – early 20th centuries] // *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki* [Bulletin of the Tambov University. Series: Humanities]. № 10. Pp. 161–168. (In Russ.)

10. 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] // *Kul'turnaya zhizn' YUGa Rossii* [Cultural life of the South of Russia]. № 2. Pp. 47–51. (In Russ.)

11. *Anapa: kurort i klimaticheskaya stanciya Kubanskoj oblasti (Kurorty Severnogo Kavkaza)* (1912) [Anapa: resort and climatic station of the Kuban region (Resorts of the North Caucasus)]. Rostov-na-Donu: Upravlenie Vladikavkazskoj zheleznoj dorogi. (In Russ.)

12. *Arhiv g. Novorossijsk. F. 2. Op. 1. D. 24.*

13. Kalabuhov N. G., Yablonskij N. I. (eds) (1904) *Strana tepla i solnca: Sochi, Tuapse, Gagry i Suhum v klimaticheskom, klimato-lechebnom i ohotnich'em otnošeniyah. Ih nastoyashchee i budushchee* [Country of warmth and sun: Sochi, Tuapse, Gagra and Sukhum in climatic, climate-therapeutic and hunting relations. Their present and future]. M.: zhurnal "Ohotnichij Vestnik". (In Russ.)

14. Dorovatovskij S. P. (2010) *Sochi i Krasnaya Polyana s okrestnostyami: putevoditel'* [Sochi and Krasnaya Polyana with the surroundings: a guide]. Repr. vosp. izd. 1911 g. Krasnodar: Platonov I. (In Russ.)

15. Moskvich G. G. (1913) *Illyustrirovannyj prakticheskij putevoditel' po Chernomorskomu poberezh'yu* [Illustrated practical guide to the Black Sea coast]. SPb.: redakciya "Putevoditelej". (In Russ.)

16. Kester B. P., Vasil'ev I. S., Konstantinov V., Kochenovskij D. I. (1911) *Sochi i ego okrestnosti: Dorozhnik ekskursij po goram i ushchel'yam Sochinskogo rajona* [Sochi and its environs: Road guide for excursions in the mountains and gorges of the Sochi region] / Kavkazskij Gornyj Klubi. SPb.: Tipografiya S. M. Proppera. (In Russ.)

17. *Hronika* [Chronicle] (1913) // *Anapa-kurort* [Anapa-resort]. № 6. 23 May. (In Russ.)

18. *Chernomorskoe poberezh'e: spravochnik o putyah soobshcheniya* (1917) [The Black Sea coast: a guide to communications]. Tiflis: Tipografiya Kancel'yarii Namestnika Ego Imperatorskogo Velichestva na Kavkaze. (In Russ.)

19. *Hronika* [Chronicle] (1914) // *Tuapsinskie otkliki* [Tuapse responses]. № 8. 12 January. (In Russ.)

20. *Hronika* [Chronicle] (1914) // *Chernomorskij kraj* [Black Sea Territory]. № 12. 16 January. (In Russ.)

21. *Hronika* [Chronicle] (1913) // *Anapa-kurort* [Anapa-resort]. № 45. 11 July. (In Russ.)

22. *Gorodskaya zhizn'* [City life] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 167. 30 July. (In Russ.)

23. *Gorodskaya zhizn'* [City life] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 140. 28 June. (In Russ.)

24. *Gorodskaya zhizn'* [City life] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 151. 11 July. (In Russ.)

25. *Gorodskaya zhizn'* [City life] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 186. 23 August. (In Russ.)

26. *Zametki* [Notes] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 203. 14 September. (In Russ.)

27. *Gorodskaya zhizn'* [City life] (1903) // *Chernomorskoe poberezh'e* [Black Sea coast]. № 204. 16 September. (In Russ.)

28. *Hronika* [Chronicle] (1914) // *Chernomorskij kraj* [Black Sea Territory]. № 13. 17 January. (In Russ.)

29. *Hronika* [Chronicle] (1914) // *Chernomorskij kraj* [Black Sea Territory]. № 6. 9 January. (In Russ.)

30. Moskvich G. G. (1912) *Sokrashchennyj prakticheskij putevoditel' po Kavkazu* [Abbreviated Practical Guide to the Caucasus]. SPb.: Tipolitograf i perepletnaya "Energiya" E. M. Sapiro. (In Russ.)

31. Sokolov V. L. (ed.) (1912) *Sputnik-putevoditel' po kurortam Chernomorskogo poberezh'ya* [Satellite guide to the resorts of the Black Sea coast]. M.: Tipografiya A. P. Poplavskogo. (In Russ.)

32. Mal'gin A. V. (2016) *Russkaya Riv'era* [Russian Riviera]. Simferopol': SONAT. (In Russ.)

33. *Priezhizhij. Pis'mo v redakciyu* (1913) [Visitor. A letter to the editor] // *Anapa-kurort* [Anapa-resort]. № 12. 31 May. (In Russ.)

34. *Hronika* [Chronicle] (1913) // *Anapa-kurort* [Anapa-resort]. № 17. 7 June. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 24.11.2022

Одобрена после рецензирования 16.12.2022

Принята к публикации 10.01.2023