Т.З. Позняк*

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ В СФЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ ГОРОДАХ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

Статья посвящена развитию общественного транспорта в дальневосточных городах в досоветский период и изменениям нормативной базы, регламентирующей его работу. Период становления и начального развития дальневосточных городов совпал с эпохой бурных технических инноваций, которые отразились и на городском транспорте. Если первоначально горожане могли пользоваться только услугами легковых и ломовых извозчиков, то в начале XX в. на улицах городов появились автомобили, мотоциклы, автобусы, а во Владивостоке – трамвай и пригородное железнодорожное сообщение. Работа общественного транспорта регулировалась постановлениями городских дум, утверждаемыми военными губернаторами областей. Нормативная база усложнялась по мере развития транспорта, увеличения числа участников дорожного движения, расширения территории, занятой городской застройкой, а также роста числа нарушений. Стремление органов городского самоуправления детализировать регламентацию и ужесточить наказания наткнулось на стойкое нежелание извозчиков и шоферов соблюдать правила. Упоминания об авариях и дорожно-транспортных происшествиях, антисанитарном состоянии мест стоянок, грубости извозчиков на страницах местных газет были рядовым явлением.

Ключевые слова: история повседневности, города, технические инновации, общественный транспорт, городское самоуправление, российский Дальний Восток

The regulation of urban public transport in the Russian Far East in the second half of the XIXth – early XXth century. TATYANA Z. POZNYAK (Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences)

The article is devoted to the development of urban public transport in the Russian Far East and changes in the regulatory framework of its work during the pre-revolutionary period. The time of founding and early development of the Far Eastern cities coincided with the era of rapid technical innovations, which affected the urban transport. If originally the urban population could only use the services of cabs and carters, then at the early XXth century the range of available means of transportation broadened to include cars, motorcycles and buses, and

* ПОЗНЯК Татьяна Зиновьевна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Отдела истории Дальнего Востока России Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН.

E-mail: tzpoznyak@mail.ru

© Позняк Т.З., 2019

in Vladivostok – trams and suburban rail service. The work of public transport was governed by the decrees of city dumas, approved by the military governors of the regions. The regulatory framework has become more complex with the development of transport, the expansion of urbanized territories and the increase in the number of road users and violations they did. The desire of the municipal authorities to further detail the regulations and toughen the penalties for their violations came across the persistent unwillingness of cabmen and drivers to follow the rules. News of road accidents, unsanitary conditions of parking places and rudeness of cabmen were a common thing on the pages of the local newspapers of that period.

Keywords: history of everyday life, cities, technical innovations, public transport, municipal government, Russian Far East

Огромное влияние на формирование городской среды и изменение условий жизни жителей дальневосточных городов оказали перемены в сфере городского транспорта. Период становления дальневосточных городов совпал с эпохой бурных технических инноваций, которые отразились и на развитии транспорта. История развития транспорта на дальневосточной окраине освещалась в основном в научно-популярных книгах, среди современных работ имеется несколько, посвященных техническим инновациям в повседневной жизни дальневосточных городов [14], развитию транспорта в дальневосточном регионе [12; 13]. Проблема же регламентации в сфере городского транспорта в регионе до сих пор была вне поля зрения исследователей. Цель статьи – показать развитие транспорта дальневосточных городов в контексте изменения нормативной базы, регулировавшей его работу.

Во второй половине XIX – начале XX вв. в России для перевозки пассажиров использовались разнообразные транспортные средства с конной тягой: шарабан, рыдван, кибитка, тарантас, ландо, карета, бричка, пролетки или фазтоны, в зимнее время – сани, кошевы. В зависимости от веса и объема экипажей в них впрягалось разное число лошадей – от одной до шести. В рассматриваемый период интенсивно шло внедрение новых технических изобретений – рессор и дутых шин, так что на городских улицах могли соседствовать в конце XIX в. экипажи безрессорные, полурессорные и рессорные, на железных колесах и на колесах с резиновыми шинами. В конце XIX – начале XX вв. основным видом городского транспорта стала рессорная пролетка. Это была повозка с низко опущенной для удобства пассажиров средней частью, мягким, но несколько тесным

сиденьем, подъемным кожаным верхом, суконной полостью, щитками, фонарями и козырьком спереди для защиты кучера. Обычно в них запрягали одну лошадь, но могла быть заложена и пара (коренник в оглоблях и пристяжная) [1, с. 239–248]. На улицах дальневосточных городов в XIX и первой четверти XX вв. были распространены именно пролетки (Рис. 1).

На дальневосточной окраине извозчики появились не сразу с основанием городов. Д.И. Стахеев, живший в Благовещенске в 1860-е гг., писал о почти полном их отсутствии, так что даже состоятельные господа в праздничном платье вынуждены были отправляться на бал губернатора пешком [15, с. 241–243]. Во Владивостоке горожане первоначально также обходились собственными выездами, ездили верхом или ходили пешком, извозчики появились только в конце 1870-х или начале 1880-х гг., с началом работы Добровольного флота, судами которого в город были завезены экипажи. В отчетах городской управы и Владивостокского губернаторства до 1884 г. не содержится сведений о наличии извозчиков во Владивостоке. По данным же за этот год, в городе было 37 легковых извозчиков (35 русских и 2 германских), 101 ломовой (41 русский и 60 китайских) (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, далее – РГИА ДВ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 382. Л. 385), в 1886 г. – 62 легковых извозчика (все русские) и столько же ломовых (32 русских и 30 китайцев), а численность населения города в это время составляла около 12200 чел. (РГИА ДВ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 382. Л. 369об.–370; Д. 602. Л. 50). К началу XX в. численность извозчиков во Владивостоке увеличилась: в 1905 г. – 276 извозчиков, а в 1906 г. – 510 (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 126. Л. 16), [2, с. 15], в 1911 г. – 398 легковых и 1518 ломовых [5: 15 июля], однако

Рис. 1. Извозчики на ул. Светланской. Владивосток. Открытка начала XX в.

доступность общественного транспорта улучшилась незначительно. В других дальневосточных городах число извозчиков также росло. В Благовещенске, по переписи 1895 г., было 157 легковых и 169 ломовых извозчиков (РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 252. Л. 159–159об.). В 1904 г. в Благовещенске насчитывалось 340 извозчиков, к 1910 г. их число выросло до 579, в Николаевске-на-Амуре – 118 и 142, в Хабаровске 171 и 212, в Никольске-Уссурийском – 200 и 226 соответственно [3, с. 385; 4, с. 1041]. Эти данные были явно преуменьшены, по другим источникам, в Хабаровске на 1 января 1908 г. было 565 легковых извозчиков и 984 ломовых (РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1571. Л. 76).

Деятельность извозчиков регламентировалась обязательными постановлениями городских дум, утверждавшимися военными губернаторами Амурской и Приморской областей. Больше всего таких нормативных документов выявлено по Владивостоку и Благовещенску. Наиболее раннее из выявленных постановлений по благоустройству города было обсуждено городской думой и одобрено военным губернатором Владивостока 31 марта 1881 г. Согласно ему, легковой извозный промысел был «досу-

пен для лиц всех сословий, как городского, так и сельских поселений, не моложе 16-ти лет от роду. Желаящий заниматься сим промыслом должен представить в Городскую Управу паспорт или вид на жительство, и свидетельство об одобрительном поведении, заверенное Полицеймейстером». Лицам, получившим разрешение, управа выдавала на один год номерные знаки и таксу на проезд. Знак и таксу полагалось прибивать на видном месте, ломовые извозчики прибивали знак на дуге или на правой стороне телеги в верхнем переднем углу, легковые – на экипаже сзади. В постановлении оговаривались правила поведения извозчиков, которые «отнюдь не должны являться в нетрезвом виде; с пассажирами должны обращаться вежливо, не позволяя себе неприличных слов; соблюдать тишину и спокойствие». За нарушение этих требований после двукратного взыскания «в порядке, указанном в 109 ст. Городового положения», извозчики лишались права на извозный промысел. Места стоянок на улицах и площадях определялись городской управой по соглашению с полицеймейстером, за стоянку никакого дополнительного сбора не взималось, но извозчики в местах стоянок были обязаны за

свой счет производить очистку навоза и мусора. Коротко постановление регламентировало и правила езды не только для извозчиков, но и для всех жителей города (РГИА ДВ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 73. Л. 89об.–90).

«Обязательные постановления для жителей города Владивостока, составленные Владивостокской Городской Думой и утвержденные г. Военным губернатором Приморской области 13 марта 1900 года» касались почти всех сторон городского благоустройства. В отделе IV содержались «Правила для легкового и ломового извоза во Владивостоке». Они были гораздо содержательнее предыдущих, вероятно, извоз развивался быстрыми темпами, нарушения были обычной практикой и детальное нормотворчество было призвано избавить от них обывателей. Извозным промыслом теперь могли заниматься «только лица, достигшие 18-летнего возраста, если они достаточно возмужали, и не старше 65 лет, трезвые и умеющие править лошадьми». Регламентации подвергались состояние лошадей, экипажей, сбруи, внешний вид извозчиков. Лошади должны были быть здоровые, сильные и хорошо выезженные. «Сбруя должна быть ременная, прочная, вполне приличная; экипажи современного типа, принятого в городе, прочные, опрятные, чехлы на сиденье должны быть из нелиняющих материй, постоянно чистые». «На самих извозчиках шапки, шляпы, кафтаны и все верхнее платье должно быть крепкое, чистое общепринятой кучерской формы, одинакового образца». Для наблюдения за исполнением этих требования лошади, а также экипажи и сбруя подвергались периодическим осмотрам полиции при участии ветеринара, не реже одного раза в два месяца (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 8об.).

Для получения из городской управы номера, таксы и номерных блях требовалось не только удостоверение от полиции о благонадежном и трезвом поведении, как на хозяина биржи, так и на работника, который будет ездить на бирже, но и свидетельство городского ветеринара об осмотре и годности лошадей. Номер с обозначением на нем таксы прибывался к стенке кучерского сиденья, а другая бляха с обозначением только номера извозчика должна была быть на нем, на случай требования пассажирами, при сдаче имущества на хранение или в других ситуациях. Номер извозчика также надписывался позади кузова экипажа и на фонарных стеклах.

Легковые извозчики избирали на год двух старост (дневного и ночного) и двух к ним по-

мощников, выборы происходили в присутствии представителя полиции. Старосты следили за поведением и трезвостью извозчиков, исправностью лошадей, экипажей и сбруи, за недопущением на биржу лиц, не имевших разрешения управы; о замеченных нарушениях обязаны были докладывать полиции.

В этом постановлении уже оговаривались 11 мест стоянок экипажей и обязанность содержать их в постоянной чистоте, в теплое время года два раза в неделю поливать дегтярной водою или иной дезинфицирующей жидкостью. На стоянках извозчики должны были стоять в один ряд, «не загораживая проходов с панели на панель», а также к подъездам и воротам домов. У подъездов клубов, гостиниц, вокзала, пристани, частных домов, а равно на площадях они не могли оставлять лошадей без присмотра. В ночное время, с 12 часов ночи до 6 часов утра, в определенных пунктах – угол Морской и Алеутской, у городского сквера, Морского Собрания, по Афанасьевской улице – должно было оставаться не менее двух дежурных извозчиков, очередь которых обязан был вести староста. Дежурные извозчики не могли быть заняты по часам и обязаны были после отвоза пассажира приезжать на свой пост (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 8об.–9).

В постановление были включены пункты о правилах поведения извозчиков при езде и обращении с публикой: придерживаться всегда правой стороны, не обгонять друг друга, с мест стоянок экипажи «подавать требователям тихо, соблюдая непременно очередь и только в случае нежелания пассажира ехать с очередным, последний может быть заменен по выбору пассажира»; не «надоедать» и «не беспокоить публику своими предложениями»; на бирже вести себя прилично, «не допуская между собой ни игр, ни брани; с прохожими и пассажирами обращаться вежливо, не допускать насмешек, двусмысленностей и грубостей». Свободный извозчик был не вправе отказаться везти седока. Если же он возвращался домой для перемены лошадей или по другим причинам, то должен был пересест с козел на заднее сиденье экипажа. Во время езды с седоками извозчикам запрещалось курить и гнать лошадей вскачь; на поворотах и спусках с гор надо было ехать тихо; запрещалось останавливаться посреди улицы и заграждать путь другим. Все извозчики обязаны были по требованию и указанию полицейских чинов «отвозить заболевших и изувеченных лиц, которых необходимо убраться

скорее с улицы, для подачи помощи, а также преследовать убегающего преступника и удаляющийся экипаж, которых нужно остановить по указанию полиции», а при получении известия о пожаре должны сообщать пожарной команде и полиции.

В данном постановлении, как и в предыдущих, не были указаны таксы на проезд, но таковые существовали на тот момент, судя по следующему пункту: «Воспрещается требовать плату сверх установленной таксы, но брать менее ее зависит от соглашения. Принимать более трех взрослых или двух взрослых и двух детей в экипаж для извозчика необязательно: но за взрослого или двух детей при двух взрослых прибавляется половинная плата» (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 9).

Постановление, утвержденное военным губернатором Приморской области 29 декабря 1905 г., кроме повтора постановления 1900 г., включало таксу для легковых извозчиков. Город был разделен на три пояса: 1-й – от 7-й Матросской улицы до Мальцевского оврага, 2-й – от Мальцевского оврага до Собора или Городской Управы и 3-й – от Собора или Городской Управы до Корейской слободки, кладбища и гауптвахты. В первом и втором поясе поездки обходились в 20 коп., в третьем – 25 коп. При езде по часам плата составляла 1 рубль в час. С одиннадцати часов вечера до семи утра с пассажира бралась двойная такса. Для поездок вне черты города с семи часов утра до пяти часов вечера такса составляла от 7-й Матросской улицы до казармы №3 – 2,25 руб., от гауптвахты до переселенческого барака – 30 коп., от гауптвахты до пристани Китайской дороги на Эгершельде и до военного лазарета – 1 руб. После пяти часов вечера езда в эти пункты была необязательна. Катанье на извозчиках оплачивалось по соглашению (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 23об.–24).

В 1907 г. разделение города на три пояса сохранилось, и, поскольку селитебная часть города расширилась и расстояния увеличились, такса выросла во втором и третьем поясе в 2–3 раза (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 26–27). Она была пересмотрена во время Первой мировой войны, а в период революции и гражданской войны, когда инфляция приобрела галопирующий характер, извозчики под угрозой забастовки постоянно требовали или пересмотра такс в сторону увеличения, или отмены их и перевозок пассажиров и грузов по соглашению (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 816. Л. 12–14). Такса для

ломового извоза была увеличена городской думой в феврале 1918 г., для легкового извоза – в феврале 1917 г., в июле 1919 г. При расширении города росло число мест стоянок извозчиков. Обязательным постановлением городской думы Владивостока от 30 апреля 1914 г., утвержденным военным губернатором области 10 февраля 1915 г., оно было увеличено до 16, а постановлением 17 июля 1919 г. – до 24 (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 31–31об.).

Столь же подробно регламентировалось занятие ломовым извозным промыслом, т. е. перевозка грузов. Обязательное постановление 13 марта 1900 г. содержало Правила для ломового извоза в г. Владивостоке. Им разрешалось также заниматься лицам, достигшим 18 лет, обладающим «физической к тому возможностью». Желающие заниматься в городе ломовым извозом также получали ярлык из управы. Они должны были представить в управу свидетельство от ветеринара, полиции, свой паспорт, а полученный ярлык прибить на видном месте телеги. Этим постановлением в городе вводился запрет на двухколесные телеги, которые использовали в основном китайцы и корейцы: можно было использовать только четырехколесные. Первые должны быть заменены в течение 6 месяцев с момента опубликования постановления. Лошади должны быть сильные и здоровые, сбруя ременная, а не веревочная. Лошади телеги и сбруя подвергались осмотру ветеринара не реже одного раза в два месяца. «Употребление длинных бичей и манзовских уздечек с наружными железными пластинками строго воспрещается, как в высшей степени мучительных для животных». Ломовые извозчики были обязаны следовать шагом, всегда держаться правой стороны и иметь между возами перерывы для свободного проезда и прохода через улицу. При каждой телеге, а в некоторых случаях при двух телегах, должен быть провожатый. Громоздкие тяжести перевозились на подводах так, чтобы не препятствовать проезду других: укладка бревен, брусьев, досок поперек телег и накрест запрещалась, как и перевозка бревен, досок волоком. Каждый ломовой извозчик, взявшийся перевезти что-либо, был обязан довести и сложить все привезенное им на место, указанное ему лицом, подрядившим его. Для наблюдения за извозным промыслом ломовые извозчики выбирали четырех старост: первого на базар, второго на Семеновский покос, третьего у Добровольного Флота и четвертого – во второй части города. В обязанности старосты

входило ознакомление извозчиков с правилами, надзор за их поведением, за обращением их с пассажирами, за прочностью телег, исправностью сбруи, чистотой мест стоянок и пр. Места стоянок ломовых извозчиков не должны были загораживать проезд транспорта и проход пешеходов. Их следовало ежедневно подметать, в теплое время года поливать дегтярной водою или другою дезинфицирующею жидкостью не менее двух раз в неделю, отбросы отвозить в места, указанные управою для свалки навоза (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 9об.–10.).

Подобные постановления принимались во всех дальневосточных городах, но некоторые нормы варьировались. Таксы на проезд устанавливались применительно к местным условиям и платежеспособности публики. В Никольске-Уссурийском таксы для легковых извозчиков были впервые установлены еще до преобразования его в город. В 1895 г. легковые извозчики должны были перевозить пассажиров по селу Никольскому (один конец) – за 15 коп., в крепость – 25 коп., за пределы города на мельницу Линдгольма или в 5-й Восточно-Сибирский стрелковый батальон – 30 коп., в пехотный лагерь – 60 коп., на кладбище – 30 коп., на вокзал – 50 коп., в артиллерийский лагерь – 1 руб. 25 коп. При езде по времени стоимость за один час езды составляла 60 коп., а катание на извозчике обходилось за час – в 1 руб. С одиннадцати часов вечера и до семи утра взималась двойная оплата, в первые два дня Рождества Христова и Св. Пасхи, а также в последние два дня Масленицы – полуторная [8: 12 февраля]. Новые правила для г. Никольска-Уссурийского были изданы и утверждены военным губернатором области 19 июня 1899 г. и дополнялись 18 февраля 1906 г. и 14 сентября 1907 г. (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 555. Л. 410–414). Как и владивостокские, он регламентировали возраст (с 18 и до 65 лет), правила поведения и время работы извозчиков, требования к оформлению свидетельств на извоз, правила езды по улицам, одежду, чистоту и исправность экипажа, места стоянок и пр. 30 апреля 1908 г. губернатор утвердил очередную таксу для легковых извозчиков Никольска-Уссурийского, согласно которой цены увеличились на 20–30% в сравнении с 1895 г. (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 555. Л. 409–409об.)

В Благовещенске Правила для легковых извозчиков были утверждены думою 25 июня 1882 г. и 13 декабря 1884 г. Они включали подробную роспись такс, штрафы за ее нарушение,

места стоянок извозчиков, которых было шесть, правила езды по городским улицам и подачи экипажа в месте стоянки. В Благовещенске как сам извозчик, так и посылаемые им работники должны были быть «не моложе семнадцати лет, трезвого и честного поведения, иметь приличную одежду и отнюдь не в одной рубашке», во время езды извозчик обязан был заботиться о здоровье седока (РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 5. Д. 49. Л. 2). Следующее постановление Благовещенской городской думы от 15 июня 1888 г. детализировало правила езды ломовых и легковых извозчиков по городским улицам. Видимо, поговорка «какой русский не любит быстрой езды» в полной мере касалась извозчиков Благовещенска, ибо в постановление был включен пункт: «Всякого рода скачки и состязательные бега в черте города строго воспрещаются» (РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 5. Д. 49. Л. 21). Изменение этих правил последовало 8 мая 1901 г.

Несмотря на ужесточение наказаний, расширение и детализацию норм, нарушения в сфере извозного промысла встречались повсеместно и постоянно. Полицмейстер г. Благовещенска писал в рапорте военному губернатору Амурской области 17 ноября 1903 г.: «В Полицейское управление неоднократно поступали и поступают жалобы на крайнюю распущенность легковых извозчиков – на бесчинства их при отправлении извозного промысла и даже на соучастие в преступных деяниях. При существующих правилах об извозном промысле в г. Благовещенск, утвержденных 8 мая 1901 г., Полиция бессильна упорядочить дело легкового извоза и достичь того положения, при коем публике не будет оснований жаловаться на извозчиков». Полицмейстер уповал на включение в правила пунктов о нравственных качествах извозчиков. Отсутствие таковых «дает содержателям бирж возможность в качестве извозчиков держать ссыльных, беспаспортных или, иначе говоря, всякий сброд, который, имея непосредственные сношения с контингентом лиц, добывающих себе средства нелегальным путем, является для публики крайне опасным элементом» (РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 5. Д. 147. Л. 3–3об.).

В результате было принято постановление о порядке производства извозного промысла в г. Благовещенске, утвержденное военным губернатором Амурской области 6 февраля 1904 г. В него включили пункты, нацеленные на создание препятствий для неблагонадежного элемента: извозопромышленники обязывались сообщать управе и полиции о времени найма и

увольнении извозчиков с указанием их звания, имени, отчества, фамилии и постоянного местожительства. Ссылнопоселенцы, не причисленные в крестьяне или мещане, допускались к занятию извозным промыслом только при условии предоставления в управу удостоверения о благонадежности от городской полиции. Извозопромышленников, избличенных дважды в нарушении постановления, лишали права заниматься извозным промыслом в течение одного года, считая со времени последнего нарушения (РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 5. Д. 147. Л. 15–16об.).

Однако усилия полиции по контролю исполнения правил и привлечению нарушителей к ответственности часто оказывались безрезультатны. Обыватели постоянно жаловались в местных газетах, что места стоянок содержались грязно, вокруг них распространялось «невыносимое зловоние», негодовали по поводу грубости извозчиков, «площадной брани», быстрой и неосторожной езды, требований платы сверх таксы и отказов везти пассажира, несогласного переплатить за провоз. В 1911 г., когда управа г. Владивостока сделала очередную попытку установить строгую таксу на извоз, учитывавшую расстояние перевозки, извозчики забастовали. В газете «Далекая окраина» появились фельетоны, письма горожан, которые с радостью отмечали, что теперь без опаски можно выпускать детей на улицы, не боясь, что они будут сбиты или услышат неподходящую для детских ушей ругань извозчиков [5: 8, 9 июля, 14 августа, 16 октября, 9 ноября]. Стачки и забастовки извозчиков, требовавших отмены или увеличения таксы, стали регулярными в годы революции и гражданской войны [7: 27 марта, 4 апреля; 9: 10 февраля, 2 марта, 23 августа].

Во Владивостоке у извозчиков были предпочитаемые маршруты – центральная часть города от Морского собрания до Семеновского базара, и нелюбимые, куда часто вовсе отказывались везти пассажира, особенно в темное время суток. Езда по темным и малопроезжим улицам была чревата последствиями – поломками пролеток или нападениями бандитов, но чаще «разборчивость» извозчиков объяснялась ленью. В местных газетах красноречиво писали: «Жалобы на своеволие извозчиков раздавались уже не раз. С офицерами и чиновниками, одетыми по форме, они держат себя осторожнее, но со статскими, или «вольными», как они называют и к которым обращаются: «ваше почтение», «ваша честь»... – они не церемонятся; если извозчику не по дороге, или приходится

везти не туда, куда он хочет, он на оклик даже не поворачивает головы, как будто не слышит, или же спрашивает, куда везти, и отвечает просто – «не хочу», или же «занят», «еду домой», «еду менять лошадей», «еду обедать» и т. п. В особенности часто приходится слышать эти ответы во всякое время дня у Морского собрания от извозчиков, едущих со стороны слободок; если же пассажир оказывается настойчивым и требует повернуть лошадей, то извозчик, ударив по лошадям, исчезает...» [8: 29 декабря]. В годы революции и гражданской войны нарушение постановлений, да и всех социальных норм вообще извозчиками стало повсеместной практикой, пассажиры почти ежедневно подвергались оскорблениям, а в некоторых случаях дело доходило до драк или нанесения побоев [11: 22, 25, 30 октября].

Извозчики не только нарушали постановления, но и совершали уголовные преступления. Если для совершения краж и грабежей в современных условиях преступники, как правило, используют свои или угнанные автомобили, то в дореволюционное время частными экипажами владели обычно люди обеспеченные, и угнать частный экипаж было трудно, поэтому в банды вовлекались извозчики. В августе 1895 г. во Владивостоке произошло несколько похожих квартирных краж и уличных грабежей. «Во всех случаях фигурировал какой-то извозчик, в качестве, несомненно, пособника, а поэтому можно подозревать, что всюду орудовала одна и та же шайка» [8: 11 августа]. В январе 1895 г. на страницах газеты «Дальний Восток» упоминалось и о квартирных кражах, совершенных извозчиками, о попытках ограбить пассажиров. Такой всплеск преступности связывали с отпуском из владивостокской тюрьмы преступников, согласно Всемилоостивейшему манифесту 14 ноября 1894 г., так как некоторые из преступников нанялись на местную биржу [8: 20 января].

В начале XX в. в повседневную жизнь горожан стал входить автомобиль (Рис. 2). Отсутствие достоверных статистических данных не позволяет точно восстановить динамику развития автотранспорта на Дальнем Востоке в дореволюционный период, но по косвенным свидетельствам можно судить, что он развивался интенсивно. После русско-японской войны на улицах городов можно было встретить уже частные и казенные, военные и гражданские автомобили [12, с. 235; 13, с. 71]. В сентябре 1907 г. из-за многочисленных жалоб горожан на быструю езду по городу на автомобилях и угро-

Рис. 2. Автомобили у здания Торгового дома «И.Я. Чурин и Ко».
Фотография времен Гражданской войны

зу жизни пешеходов городская управа Владивостока даже была вынуждена принять первые правила пользования автомобилями. Владелец должен был написать заявление в городскую управу с чертежом или фотографией, а также подробным описанием транспортного средства. Автомобиль подвергался испытаниям, а водитель должен был пройти медицинский осмотр. Управа выдавала жестяную бляху с номером, утеря ее или любая переделка в машине требовала нового техосмотра. Максимальная скорость движения по улице города ограничивалась 12 верстами в час, при езде необходимо было придерживаться правой стороны. Автомобили должны были уступать дорогу крестным ходам и похоронам, проходящим частям войск и арестантским партиям, а также пожарным обозам. К 1914 г. во Владивостоке существовало уже интенсивное движение различного транспорта, кроме частных автомобилей, мотоциклов и мотоциклетов, грузовиков, была налажена перевозка пассажиров таксомоторами (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 87об.).

Обязательное постановление об автомобилях было составлено Владивостокской городской думой 2 июля 1915 г. и утверждено военным

губернатором Приморской области 27 октября 1915 г. Детальная разработка в нем множества норм свидетельствовала о значительном количестве частных легковых автомобилей, таксомоторов, грузовиков и мотоциклеток в городе. Согласно постановлению, в пределах города разрешалось «движение лишь автомобилей, допущенных к тому Городскою Управою и управляемых лицами, получившими от нее разрешения (шофферами)» (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 33.). Большая часть текста касалась технического состояния автомобиля, главной целью было обеспечение безопасности пешеходов и пассажиров. Автомобиль воспринимался как опасный механизм, угрожавший жизни и здоровью горожан. К движению допускались лишь транспортные средства, в которых все механизмы были «исправны, надежного действия, конструированы так, чтобы опасность взрыва, пожара и иных несчастных случаев не имела места и беспокойство людей и животных дымом, шумом, либо удушливым запахом было устранено». Шины допускались только дутые резиновые. «Автомобиль должен быть снабжен не менее как двумя независимо друг от друга действующими тормозами, причем, по крайней

мере, один из них должен быть самоостанавливающимся в любом положении и действовать равномерно на задние колеса или на составные части, наглухо за ним соединенные. Каждый из тормозов должен давать возможность быстро на полном ходу и при любом уклоне замедлить ход экипажа и окончательно остановить его на кратчайшем расстоянии. Тормоз должен действовать надежно как при прямом, так и при обратном движении автомобиля». Автомобиль не должен был шумом пугать горожан и лошадей, в качестве сигнала разрешалось использовать только однотонные полнотонные низкого тона гудки, «употребление сирен, трещоток, клаксонов, свистков и т. п. неблагозвучных аппаратов» запрещалось. Автомобиль должен был иметь не менее двух передних фонарей для освещения пути и один задний фонарь для освещения номерного знака.

Для получения свидетельства о допуске автомобиля к движению по городу его владелец подавал в управу заявление, в котором указывал: звание, имя, отчество, фамилию и местожительство владельца; место стоянки (гараж) автомобиля; название автомобиля, тип кузова, фирму производителя, названия серии и типа, номера шасси и данные о мощности двигателя, а для грузовых и общественных автомобилей — еще и тип и размер шин. Затем автомобиль осматривался инженером управы на предмет его технического состояния, его отрицательное заключение владелец мог письменно обжаловать в управу, после чего автомобиль в семидневный срок подвергался вторичному осмотру членов управы при участии инженера и представителя спортивного или технического общества, это решение было окончательным. После положительного заключения и уплаты налога городская управа выдавала владельцу свидетельство. Оно имело вид переплетенной книжки с чистыми страницами для отметки об осмотрах технического состояния автомобиля. Вместе с ним владельцу выдавались постоянные номерные знаки; особый имеющий силу на срок уплаты налога и ежегодно возобновляемый знак, удостоверяющий уплату, либо освобождение от налога. Они прикреплялись сзади автомобиля на видном месте (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 34–35).

Шоферы должны были соответствовать ряду требований и выдерживать экзамен, к испытанию допускались лица, имеющие от роду не менее 21 года, грамотные и владеющие русской речью. Своим автомобилем для частного

пользования можно было управлять в возрасте не менее 18-ти лет. Желающие подвергнуться испытанию подавали в управу заявление с указанием имени, отчества, фамилии и звания, городского номера и мощности мотора автомобиля, на котором должна была быть совершена пробная поездка, а также прилагали три фотографические карточки, из которых одна подписывалась испытуемым и заверялась полицией, медицинское свидетельство об отсутствии физических недостатков, мешающих управлению автомобилем, от врача, состоящего на государственной или общественной службе.

Экзамен состоял из двух частей: проверка теоретических знаний и практических навыков. От испытания освобождались лица, окончившие специальные автомобильные курсы и представившие в управу свидетельства об этом. Заключительную часть испытания составляла поездка по улицам города. Устное теоретическое испытание проводилось не менее четырех раз в месяц комиссией под председательством инженера в составе лиц по назначению управы, представителей общественных и спортивных организаций. Испытания в езде проводились городскими инженерами по назначению управы. Испытуемое лицо должно было явиться в назначенное время и место, в пределах города, с автомобилем, указанным в заявлении об испытании. Водители, не выдержавшие устного экзамена или испытания в езде, могли подвергнуться вторичному испытанию только после подачи нового заявления, но не ранее чем через месяц.

Лица, выдержавшие испытания, получали из управы шоферскую книжку на право управления автомобилем соответствующего класса и разряда. Книжка из управы предварительно направлялась в полицейское управление для постановки шофера на учет, без чего она была недействительна, и только после этого выдавалась шоферу. Свидетельства частных шоферских курсов управой во внимание не принимались. Китайцы и корейцы не допускались к управлению автомобилями общественного пользования.

В постановлении детально прописывались правила езды по городу. Водитель обязан был всегда иметь при себе во время езды шоферскую книжку и свидетельство на допущение к езде по городу данного автомобиля и предъявлять их членам управы и чинам полиции по первому требованию. Он нес ответственность за исправное состояние автомобиля; обязан был «соблю-

дать все изданные и могущие быть изданными правила об уличном движении и ... исполнять все распоряжения и указания полиции относительно порядка езды, остановок или стоянок автомобилей...». Скорость движения не должна была превышать 15 верст в час. При переездах и поворотах движение должно быть медленное, при чем автомобиль должен держаться все время правой стороны (не срезывая углов). Объезд движущихся экипажей производился с левой стороны по направлению движения. При замедлении хода, остановках и поворотах, шоферы с целью предупреждения едущих сзади, должны были подать знак поднятием руки (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 35–37).

После русско-японской войны горожане могли воспользоваться услугами такси или, как тогда называли, автомобильным извозом. Производство автомобильно-извозного промысла допускалось по особому разрешению управы, предпринимателю выдавалось особое свидетельство на каждый допущенный к движению по городу автомобиль. Таксомоторы должны были иметь счетчики для взимания платы по установленной таксе. Кроме общих правил постановления, автомобили для легкового извозного промысла должны были быть снабжены боковыми зеркалами, отражающими путь сзади автомобиля, и в закрытых экипажах переговорным отверстием в передней раме, в виде форточки, или иного плотно запирающегося приспособления. Внутренняя обивка должна быть чистая, не рваная, стекла в окнах прозрачные, бесцветные, без шторок. Внутри кузова на видном месте устанавливалась табличка с городским номером, платой за проезд с версты с надписью: «Подробная такса у шофера; в случае недоразумения при расчете требуйте у шофера квитанцию об уплате». Счетчик на таксомоторах ставился таким образом, чтобы циферблат прибора был «обращен в сторону пассажира, и чтобы этот последний мог следить за показаниями счетчика во время хода автомобиля, с наступлением сумерек циферблат счетчика должен быть освещен во время езды». Шофер таксомотора обязан был одеваться в платье установленного управой образца, на левой стороне груди прикреплял номерной металлический знак, выдаваемый из управы вместе с шоферской книжкой.

Для таксомоторов была установлена такса, нормальной была признана цена в 40 коп., 50 коп. и 60 коп. за версту, с добавлением за первую версту 10 коп. При подаче таксомото-

ра со стоянки по вызову к месту посадки шоферу разрешалось применить исключительно низшую действующую в это время суток таксу. За каждые пять минут ожидания взималось 10 коп. Двое детей до 8-ми лет считались за одного взрослого пассажира, один ребенок до 8-ми лет перевозился бесплатно. В случае загрузки багажа на переднее место около шофера, сзади или на верх автомобиля, ставилась следующая за действующей по времени и по числу пассажиров такса, при третьей таксе багаж перевозился бесплатно. На крышу таксомотора багаж мог помещаться лишь в том случае, если место для багажа ограждено прочной решеткой и если багаж привязан к ней ремнями. Ручной багаж, свободно помещавшийся внутри кузова и не портивший обивки, перевозился бесплатно. Езда днем вне города была обязательна для таксомоторов, при этом при поездке в один конец из города такса была в 1,5 раза дороже города, а при поездке туда и обратно действовала нормальная такса. В первый день Св. Пасхи, Новый год и первый день Рождества поездки оплачивались по двойной таксе.

Надзор осуществляла полиция и городское общественное управление. Они могли в любое время потребовать от владельцев автомобилей и от шоферов предъявления всех документов, подвергать осмотру автомобили частного пользования в свободное от езды время в гараже, прочие автомобили и мотоциклы в любое время как в гаражах, так и на улицах. У шоферов, замеченных «в явно неосторожной езде, в управлении автомобилем в нетрезвом виде, в передаче управления автомобилем лицам, не имеющим шоферских книжек, или неоднократном нарушении обязательных постановлений, их касающихся или в состоянии здоровья, препятствующем управлению автомобилем», шоферская книжка отбиралась полицией, и управа решала лишить шофера права езды на срок или навсегда в зависимости от тяжести или количества допущенных им проступков. За недоброкачественное обращение со счетчиком и попытку обмануть пассажира при расчете шофер таксомотора лишался права езды навсегда (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 1004. Л. 37–39).

Расширение содержательной части постановлений было связано, с одной стороны, с техническим усложнением и увеличением опасности транспорта для других участников дорожного движения, с другой – с регулярными нарушениями шоферами установленных правил. Нарушения среди автомобилистов были

повсеместным явлением, особенно часто они не соблюдали скоростной режим, не платили налогов, ездили без номерных знаков и установленных документов, не останавливались по требованию полиции. Они становились участниками аварий, во время которых жертвами оказывались водители, пассажиры и пешеходы [7: 9 марта, 10 мая; 10: 7 декабря; 11: 25, 30 октября].

Важным техническим нововведением, ускорившим передвижение горожан, стал трамвай. В 1908 г. управа Владивостока решила построить трамвай собственными средствами, однако дело ограничилось укладкой рельсов от Луговой до улицы Петра Великого. В мае 1911 г. постройка и эксплуатация трамвая была отдана в концессию местным предпринимателям А.К. Громадскому и Х.А. Циммерману, которые образовали «Первое Русское-Восточно-Сибирское Общество электрических трамваев». Они достроили, провели оборудование трамвайной линии и соответствующих сетей от Луговой до железнодорожного вокзала (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 401. Л. 18, 44). Судя по публикациям в местной прессе, торжественное открытие движения состоялось 9 октября 1912 г. Десять деревянных вагончиков бельгийского производства курсировали по Светланской и Алеутской улицам [6: 10 октября.]. При выкупе трамвая у концессионеров городом осенью 1917 г. фигурировала иная дата открытия пробного движения – 27 октября 1912 г., а днем открытия «правильного движения» – 27 февраля 1913 г. (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 401. Л. 2).

Порядок строительства и эксплуатации трамвайного предприятия был определен договором между городом и концессионерами. Город имел право через пять лет выкупить трамвая за 150 тыс. руб. Число вагонов должно было быть не менее 10, в движении – не менее 8, вместимость – 24 места для сидения внутри вагона и 16 мест для стояния на двух площадках, огражденных съемными сетками. Промежуток между двумя отходами трамвая от конечной станции должен был составлять не более десяти минут. Договор определял количество остановок на маршруте (10) и время начала и конца ежедневного пассажирского движения вагонов по трамвайной линии: начало в полседьмого утра с 15 октября по 15 марта, и в полшестого утра – с 15 марта по 15 октября; окончание – в девять часов вечера с 15 октября по 15 марта и в десять часов – с 15 марта по 15 октября. По окончании полного движения каждый день предприниматели должны были поддерживать движение в

течение двух часов четырьмя вагонами и по собственному усмотрению могли устраивать ночное движение трамваев – пассажирское и грузовое. (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 401. Л. 18–20).

Плата за проезд также была установлена договором: город делился на три пояса: первый пояс – от вокзала Уссурийской железной дороги до здания Городской управы; второй пояс – от здания городской управы до Мальцевского базара; третий пояс – от Мальцевского базара до улицы Луговой. В 1914 г. проезд на трамвае в пределах одного пояса на местах первого класса стоил 8 коп., второго класса – 5 коп., в пределах двух поясов на местах первого класса – 15 коп., второго класса – 10 коп., трех поясов на местах первого класса – 20 коп., второго класса – 15 коп. При этом дети до пятилетнего возраста при взрослых, не занимавшие особого места, не платили за проезд. Льготы были установлены также для нижних чинов полиции и почтальонов, при разъездах по службе и в форме они пользовались «даровым проездом на платформе вагонов», но при условии, что их было не более двух человек на вагон. Перевозка учеников в форме или по удостоверениям начальства производилась с уступкой 50% процентов от нормальной платы (при делении на два, полкопейки считались за копейку) (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 401. Л. 19об.).

К концу 1917 г. трамвайный парк состоял из 14 вагонов. Трамвай облегчал передвижения по городу и приносил неплохие доходы, поэтому в революционном году, несмотря на дефицит городского бюджета, городская управа вторую трамвайную линию – от пересечения Светланской и Китайской улиц до вокзала станции Первая Речка – строила за счет собственных средств, частично завершив работу осенью 1917 г. К этому времени от концессионеров к городу перешла и выкупленная первая линия. Трамвайное движение по второй линии из-за нехватки городских средств на окончательное оборудование линии было запущено только в июле 1918 г. до Благовещенской улицы в Куперовской пади (Рис. 3) [9: 24 марта, 16 апреля, 29 июня]. Рельсовый путь первой линии был двухколейным на всем протяжении, второй – частью двухколейный, частью одноколейный, длина первой линии составляла более пяти верст, второй – три версты. Трамваи обслуживали два парка – на Луговой и вблизи Первой Речки, в первом была мастерская для ремонта вагонов, контора, склад материалом, кузница, в конторе размещались бухгалтерский, статисти-

Рис. 3. Трамвайная линия на Первую Речку (ул. Китайская).
Владивосток. Фотография начала XX в.

ческий и билетный отделы (РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 401. Л. 70–75; Д. 402. Л. 139–139а).

Концессионеры не всегда соблюдали нормы, закрепленные в договоре, например, о времени начала, окончания и интервалов в движении трамвая, поэтому пассажирам приходилось подолгу ждать трамвая на остановках, вагоны были постоянно переполненными, школьники, едущие по утрам в школу, не могли войти в трамвай [9: 2 февраля]. Трамваи нередко оказывались участниками аварий, иногда с человеческими жертвами. На страницах местных газет в начале XX в. участились сообщения об авариях с участием автомобилей, трамваев, извозчиков [7: 10 мая; 9: 15 января, 4 февраля, 1 марта, 20 августа]. Так, например, 4 декабря 1918 г. вагон №7 на Первореченской линии потерпел крушение из-за того, что пьяный трамвайный контролер Сисицкий занял место вагоновожатого и взялся править вагоном. Трамвай развил большую скорость и не вписался в поворот на углу Океанского проспекта и Китайской улицы¹ в Ку-

перовой пади. Трамвай сошел с рельс, быстро пошел по мостовой, сшиб извозчика, налетел на киоск, опрокинулся, немного не доехав до обрыва. Вагон был поднят собравшейся публикой. При катастрофе был убит солдат чехословацких войск И. Риттер, 4 чел. были тяжело ранены и 10 чел. легко ранены [10: 6 декабря] (Рис. 4).

За небольшой период транспорт в дальневосточных городах претерпел существенные изменения, вместе с его развитием расширилось и содержание нормативных документов, которые в начале XX в. регламентировали не только правила езды по улицам и найма извозчиков, а также их поведения, но и порядок работы в обычные и праздничные дни, тарифы, места стоянок и пр. Включение в постановления таксы на проезд было связано с повсеместным стремлением извозчиков возить пассажиров за плату по договоренности, непомерно завышая ее, и отказами ездить на окраины. Требования извозчиков повысить плату за проезд встречали недовольство населения и управы, это часто приводило к забастовкам. Постановления, регламентировавшие работу автомобильного транспорта, содержали многостраничные требования к техническому состоянию автомобиля, порядок сдачи экзаменов на право вождения и пр. Стремительные технические инновации,

¹ Современное название обеих этих улиц – Океанский проспект. До революции часть улицы от центральной площади до поворота к Куперовской пади именовалась Китайской улицей, а ее продолжение на Первую речку – Океанским проспектом.

Рис. 4. Крушение трамвая на углу ул. Светланской и Алеутской во Владивостоке. 1913 г.
Фото В. Мацкевича для газеты «Дальневосточная окраина»

увеличение числа участников дорожного движения, рост скоростей повысили опасность общественного транспорта и привели к необходимости расширения норм и запретов в этой сфере, но, несмотря на детальную регламентацию и усиление наказаний, нарушения со стороны извозчиков, шоферов, вагоновожатых были повсеместным явлением. Местная пресса постоянно публиковала заметки о тех или иных проступках участников дорожного движения – быстрая езда, наезды на пешеходов, аварии с участием извозчиков, автомобилей и трамваев, грубость и пререкания с пассажирами, грязь на стоянках.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Беловинский Л.В. Жизнь русского обывателя. На шумных улицах градских. М.: Кучково поле, 2012.
2. Березовский А.А. К вопросу об экономическом и торгово-промышленном развитии порта и города Владивостока: Статистические данные Владивостокского Биржевого Комитета. Владивосток: Тип. Торгово-Промышленного Вестника, 1907.
3. Города России в 1904 году. СПб., 1906.
4. Города России в 1910 году. СПб., 1914.
5. Далекая окраина. 1911.

6. Далекая окраина. 1912.
7. Далекая окраина. 1918.
8. Дальний Восток. 1895.
9. Дальний Восток. 1917.
10. Дальний Восток. 1918.
11. Дальний Восток. 1919.
12. Илларионов А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX вв.): дисс. ... канд. ист. н. Владивосток, 2005.
13. Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20-30-е годы XX в. // Вестник ДВО РАН. 2000. № 2. С. 70–81.
14. Позняк Т.З. Влияние технических изобретений на повседневную жизнь дальневосточных городов во второй половине XIX – начале XX вв. // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2013. № 5. С. 101–112.
15. Стахеев Д.И. За Байкалом и на Амуре. Путевые картины. СПб., 1869.

REFERENCES

1. Belovinskii, L.V., 2012. Zhizn' russkogo obyvatel'ya. Na shumnykh ulitsakh gradskikh [The life of a Russian philistine. On the bustling urban streets]. Moskva: Kuchkovo pole. (in Russ.)

2. Berezovskii, A.A., 1907. K voprosu ob ekonomicheskom i trgovno-promyshlennom razvitii porta i goroda Vladivostoka: Statisticheskie dannye Vladivostokskogo Birzhevogo Komiteta [On the issue of economic, commercial and industrial development of the port and the city of Vladivostok: Statistics of the Vladivostok Stock Exchange Committee]. Vladivostok: Tip. Torgovo-promyshlennogo vestnika. (in Russ.)
3. Goroda Rossii v 1904 godu [Russian cities in 1904]. Sankt-Peterburg, 1906. (in Russ.)
4. Goroda Rossii v 1910 godu [Russian cities in 1910]. Sankt-Peterburg, 1914. (in Russ.)
5. Dalekaya okraina, Vladivostok, 1911. (in Russ.)
6. Dalekaya okraina, Vladivostok, 1912. (in Russ.)
7. Dalekaya okraina, Vladivostok, 1918. (in Russ.)
8. Dal'nii Vostok, Vladivostok, 1895. (in Russ.)
9. Dal'nii Vostok, Vladivostok, 1917. (in Russ.)
10. Dal'nii Vostok, Vladivostok, 1918. (in Russ.)
11. Dal'nii Vostok, Vladivostok, 1919. (in Russ.)
12. Illarionov, A.A., 2005. Gosudarstvennaya politika i chastnaya initsiativa kak faktory razvitiya transportnoi sistemy Dal'nego Vostoka Rossii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.) [State policy and private initiative as transport system development factors in the Russian Far East (second half of the XIX – early XX century)], dissertatsiya kandidata istoricheskikh nauk. Vladivostok. (in Russ.)
13. Lavrent'ev, A.V., 2000. Avtomobil'nyi transport na Dal'nem Vostoke Rossii v 20-30-e gody XX v. [The automobile transport in the Russian Far East in the 1920s and 1930s], Vestnik DVO RAN, no. 2, pp. 70–81. (in Russ.)
14. Poznyak, T.Z., 2013. Vliyanie tekhnicheskikh izobretenii na povsednevnyuyu zhizn' dal'nevostochnykh gorodov vo vtoroi polovine XIX – nachale XX vv. [The influence of technical innovations on the everyday life of the cities of the Russian Far East in the second half of the 19th beginning of the 20th century], Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke, no. 5, pp. 101–112. (in Russ.)
15. Stakheev, D.I., 1869. Za Baikalom i na Amure. Putevye kartiny [Beyond Lake Baikal and on the Amur. Travel sketches]. Sankt-Peterburg. (in Russ.)