

**Історія**

УДК 94(477.7)"1864/1914":625](093)

**DOI** <https://doi.org/10.5281/zenodo.17816432>**Джерела з історії розвитку шляхів сполучення Таврійської губернії  
(1864-1914 рр.)****Золотар Людмила Миколаївна,**

кандидат історичних наук, старша викладачка

кафедри історії та філософії

Бердянського державного педагогічного університету, Україна,

<https://orcid.org/0000-0002-0070-0491>**Прийнято: 16.11.2025 | Опубліковано: 30.11.2025**

*Анотація.* У статті зроблена спроба проаналізувати віднайдений джерельний комплекс, який був виявлений в ході евристичної роботи в різних архівних установах та бібліотечних фондах. Дослідження ґрунтується на принципах історизму, наукової об'єктивності, системного та комплексного підходів. У процесі роботи використано проблемно-хронологічний, описовий, евристично-пошуковий методи.

Дослідження шляхів сполучення дозволяє проаналізувати економічне, соціальне та культурне життя регіону, виявити пріоритетні напрямки розвитку та вплив на внутрішню та зовнішню політику. Цінність цих джерел полягає в тому, що більшість з них виявлено в фондах Державного архіву Автономної Республіки Крим до 2014 року, сьогодні втрачена можливість працювати з цими фондами, то ж це надає їм ще більшого значення.

*Залучення та аналіз різних джерел, дозволило розширити коло введених в науковий обіг джерел та з'ясувати певні закономірності розвитку та функціонування мережі шляхів сполучення Таврійської губернії. Хоча деякі джерела дають фрагментарне розуміння процесів проектування, будівництва, та експлуатації сухопутного дорожнього господарства. Проаналізувавши весь масив джерел, можна стверджувати, що будівництво залізниці, шосе та інших доріг було нерівномірним та мало різні хронологічні рамки. Будівництво на півострівній частині було більш жваве, ніж на материковій. Земська реформа дала поштовх до розвитку транспортної галузі. Хоча ключовими факторами залишалися військовий та економічний фактор, розвиток портів та піднесення міжнародної торгівлі.*

*Процес пошуку джерел не є завершеним і триває, що надалі вплине на дослідження різних аспектів окресленої проблематики.*

**Ключові слова:** архівні установи, залізничний транспорт, шосе.

## **Sources on the Development of Transport Routes in the Taurida Governorate (1864-1914)**

**Lyudmila Zolotar,**

Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer,

Department of History and Philosophy,

Berdyansk State Pedagogical University, Ukraine,

<https://orcid.org/0000-0002-0070-0491>

**Abstract.** *This article attempts to analyse the identified body of sources discovered during heuristic work in various archival institutions and library collections. The study is grounded on the principles of historicism, scholarly*

*objectivity, and a systemic and comprehensive approach. Problem-chronological, descriptive, and heuristic methods were applied in the research process.*

*The study of transport routes makes it possible to analyse the economic, social, and cultural life of the region, to identify priority directions of development, and to assess their influence on both domestic and foreign policy. The value of these sources lies in the fact that most of them were found in the holdings of the State Archive of the Autonomous Republic of Crimea prior to 2014. Since access to these collections has been lost, they have acquired even greater significance.*

*The involvement and analysis of additional sources have made it possible to broaden the range of materials introduced into scholarly circulation and to identify certain patterns in the development and functioning of the transport routes network of the Taurida Governorate.*

*Having analyzed the entire array of sources, it can be argued that the construction of railways, highways and other roads was uneven and had different chronological frameworks. Construction on the peninsula was more lively than on the mainland. The Zemstvo reform gave impetus to the development of the transport industry. Although the key factors remained the military and economic factors, the development of ports and the rise of international trade.*

*Although some sources provide only a fragmented understanding of the processes of designing, constructing, and operating the land-based road infrastructure, the research process remains ongoing and continues to explore various aspects of the outlined problem.*

**Key words:** *archival institutions, rail transport, highway.*

**Постановка проблеми.** Шляхи сполучення – це один із пріоритетів розвитку держави, в мирний період чи в період ведення військових дій. Російсько-українська війна продемонструвала важливість логістичних мереж, саме так званий «сухопутний коридор» і є пріоритетною цілю дослідження.

Становлення цього маршруту пов'язане з Таврійською губернією – це регіон, який мав специфічні географічні, економічні та соціально-культурні умови розвитку. Пошук джерел та їх опрацювання дає змогу дослідити особливості будівництва сухопутних шляхів сполучення. Цінність віднайденого матеріалу обумовлена тим, що більшість джерел виявленні та дослідженні до анексії Криму та окупації території. Дана публікація - можливість ще раз нагадати про невіддільний зв'язок всіх територій.

**Аналіз останніх досліджень.** Сьогодні існують різні праці, які опосередковано стосуються окремих аспектів розвитку шляхів сполучення в дотичних до даної теми дослідження, але в більшості вони висвітлюють регіональний аспект інших губерній Півдня України. Джерельна тематика з обраної проблематики майже не висвітлена в публікаціях. Введення в широкий обіг віднайденого джерельного матеріалу дозволить розширити хронологічні рамки процесу становлення мережі сухопутних шляхів сполучення, розглянути діяльність Київського округу шляхів сполучення, до складу якого входили шосе півострова, діяльність місцевих установ, які опікувалися дорожнім господарством та ролі земств у будівництві та обслуговуванні транспортних комунікацій.

**Формулювання цілей статті.** Проаналізувати наявний джерельний матеріал, який був віднайдений в ході евристичної роботи в архівних та бібліотечних установах, що дасть можливість висвітлити процес становлення транспортної мережі Таврійської губернії з 1864-1914 рр.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Найбільш представницькими джерелами є **архівні джерела**. Більшість джерел виявленні у Державному архіві Автономної Республіки Крим, які є на цей момент найбільшу цінність, бо доступу до них немає, про їх збереження та зацифрування на разі не йдеться, тож акцент зроблений на тих джерелах, які опрацьовані до анексії Криму. Місто Сімферополь був адміністративний

центр Таврійської губернії, тож саме в цій архівній установі дослідженні документи, які розкривають регіональний аспект. Фонд 26 «Канцелярія Таврійського губернатора, м. Сімферополь Таврійської губернії», Переважний масив це - клопотаннями щодо проектування та функціонування транспортної мережі, було опрацьовано 60 справ [9-11,35,36,39-41,45-47, 51-54, 59,71].

Ще один фонд, який був опрацьований – фонд 250 «Начальник Ділянки кримських шосе Правління Київського округу шляхів сполучення, м. Ялта Таврійської губернії», Це звіти з технічними характеристиками, щодо кримських шосе [21].

Джерела з регіональної архівної установи, а саме Державного архіву міста Севастополь фонд 15 «Канцелярії Севастопольського градоначальника». Документація Севастопольського градоначальства за 1878, 1888 рр. [22], вони демонструють діяльність цієї установи стосовно будівництва доріг.

Деякі аспекти функціонування та специфіку роботи відомств, які опікувалися дорожнім господарство було досліджено в документах Центрального державного історичного архіву України в місті Києві фонд 692 «Київський округ шляхів сполучення», шосейні дороги Таврійської губернії були в підпорядкуванні цього округу у досліджуваних хронологічних рамках. Переважна більшість документів це - статистичний матеріал, який висвітлює процес облаштування та покращення доріг, технічні звіти, кошториси [34,43-44, 49,64].

Поштові відділення входили до транспортної мережі, матеріали з фонду 237 «Хорлівське поштове відділення Дніпровського повіту Таврійської губернії» Державного архіву Херсонської області. Представленні циркуляри Одеського поштово-телеграфного округу, а саме перевезення пошти сухопутними шляхами [68].

У Державному архіві Одеської області у фонді 1 «Канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора» зібрано джерела, які

відображають становище у справі гостинності та доброустрою міст та їх транспортної інфраструктури, готелів у містах Севастополь, Ялта та Феодосія. Віднайдені джерела стосуються будівництва залізниці, транспортних послуг та зборів, відчуження приватних земельних ділянок для будівництва Лозово-Севастопольської залізниці [37,42]. У фонді 307 «Управління Одеського поштово-телеграфного округу м. Одеса» є документи, щодо кінно-поштових станцій, перевезення пошти дорогами регіону, створення екіпажного сполучення між містами [48].

Представницький масив джерельної інформації був віднайдений у фондах Наукової бібліотеки «Таврика» ім. О. Стевена при Центральному музеї Тавриди. Комплекс джерел представлений документальними джерелами; статистичними матеріалами; періодичною пресою; джерелами особистого походження; довідковими виданнями; зображальними джерелами.

Наступна підгрупа джерел є **нормативні джерела**. До законодавчих актів відносимо «Повне зібрання законів Російської імперії. Нормативні акти, які регламентували будівництво та функціонування мережі сухопутних комунікацій регіону, їх можна поділити на такі групи: акти загальнодержавного значення; акти, які стосуються губернії; акти, щодо окремих міст регіону [25]. Здебільшого це джерела, які стосуються інфраструктури шляхів сполучення, а саме закладів трактирного промислу.

Досить інформативною є звітність комісій, таким є звіт О. Вітмера «Шосе на Південному березі. Матеріали дорожньо-технічної комісії Ялтинського земства» [1], містить інформацію про залізничний рух у повіті, технічні характеристики шосе, доповідь про особливості та недоліки транспортних мереж. Умови підпорядкування та експлуатації зазначенні в «Журналі засідання комісії про визначення стану державних шосейних доріг в Криму і напрацюванні умов передачі цих доріг Таврійському губернському

земству» [7], «Звіт про будівництво Джанкой-Феодосійської залізниці 1890–1892 рр.» [13].

Забезпечення кадровим потенціалом галузь, частково можна дослідити через діяльність технічних училищ, а саме «Звіт Севастопольського технічного залізничного по будівельній частині училище за 1897-1898 навчальний рік, другий з часу відкриття його в м. Севастополі», «Звіт Севастопольського технічного училища за 1896-1897 навчальний рік (з 1-го липня 1896 р. по 1-ше вересня 1897 р.)» [15].

Земська реформа стала катализатором у розбудові мережі шляхів сполучення, то ж за матеріалами офіційного діловодства, а саме журналами земських установ: «Журнал Мелітопольської повітової земської управи та доповідь про кінно-залізничну дорогу» [8], «Постанови Сімферопольського, Мелітопольського, Феодосійського земств.....» [27-29], «Інструкція для створення вишукань і створенні проекти залізничної лінії по Південному березі Криму» [17]. Джерела показують позитивні зміни, прорахунки та бездіяльність місцевих установ у забезпеченні функціонування транспортної мережі.

Перспективні напрямки чи нереалізовані ідеї щодо транспортних комунікацій, представлені низкою проектів: «Проект резолюції у справі відчуження Євпаторійської залізниці та порту» [57], «Проект умова на будівництво та експлуатацію Чорноморської Севастополь-Ялтинської залізниці» [58], «Проект договору на облаштування та експлуатацію електричної залізниці в м. Ялта» [55], «Проект договору Сімферопольської міської управи і підприємців на облаштування в Сімферополі електричного трамвая» [56]. Більшість з них залишилися не втіленими в життя.

Важливим компонентом мережі є транспортні послуги джерела представлені «Правилами та таксами для візників», які були надруковані в

Феодосії, Ялті, Севастополі та Новому Сімеїзі [31,33,66]. Інформація стосується вимог до візника, транспортного засобу, тарифів.

**Статистичні джерела** представлені матеріалами «Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р.» [24], «Чисельність та склад робітників в Росії на основі Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р.» [69]. Джерела можливість інформацію чисельного, етнічного, гендерного та вікових характеристик працівників транспортної мережі.

**Довідкові видання** представлені пам'ятними книгами – в них представлена офіційна довідкова інформація про склад та заняття населення, природних особливості регіону, економічний, культури, побуту мешканців губернії. Лише три пам'ятні книги 1867, 1889 і 1916 років було віднайдено, це не дає повної та динамічної інформації щодо розвитку губернії [23].

Путівники є також довідковими виданнями. Укладачі описували найпривабливіші сторони регіону, але й звертали увагу на недоліки. Найпопулярнішими путівниками були праці Є. Ліванова «Путівник по Криму з історичним описом пам'ятними місцями Криму» [62] і М. Сосногородової «Путівник по Криму для мандрівників» [61], «Путівник по залізниці. Маршрут №1 Петербург-Москва-Крим» [60], «Ілюстрований путівник по південній залізниці» [16]. Ці джерела, не досить об'єктивно висвітлюють стан об'єктів та в більшості випадків прикрашають реальну ситуацію.

Доповненням до джерельного комплексу є **періодичні видання**, а саме газети й журнали. Переважна більшість періодичних видань була опрацьована у фондах Одеської національної наукової бібліотеки. Це «Вісник Міністерства шляхів сполучення», «Поштово-телеграфний журнал», «Залізничник» більшість публікацій стосуються залізниці: оформлення тарифів, про відстані залізничних колій, діяльність залізничних технікумів, відкриття Севастопольського залізничного технікуму. Рідше трапляються публікації про

кримські шосе, будівництво Феодосійсько-Судацького шосе [4,38,50, 62, 26, 67,70].

**Джерела особистого походження** представленні подорожніми нотатками, щоденниками та особистими путівниками. Вони досить інформативні, емоційні, описують туристичні маршрути, транспортні засоби, природні та історичні пам'ятки [19].

Наступні джерела – **зображальні**, представленні картографічними матеріалами «Детальний атлас Російської імперії з планами головних міст» [3]. В атлас є географічні мапи різних регіонів імперії. На карті Таврійської губернії нанесені міста, невеликі населені пункти, дороги, річки та озера, зазначені такі міста: Оріхів, Бердянськ, Мелітополь, Ногайськ, Олешки, Перекоп, Армянськ, Генічеськ, Ак-Мечеть, Євпаторію, Сімферополь, Карасубазар, Бахчисарай, Севастополь, Балаклаву, Ялту, Феодосію, Керч. У 1871 році Бердянське земство замовило в І. Веріго мапа повіту, на якій розміщені дві поштові дороги Бердянськ- Обіточне-Ногайськ-Покровка-Мелітополь та Бердянськ-Нововасилівка та торгова дорога, яка з'єднувала Бердянськ і Оріхів та дві чумацькі дороги. В енциклопедичному словнику «Брокгауза та Ефрона» є мапа Таврійської губернії, на якій розміщені всі наявні дороги кінця XIX століття [6].

Проаналізувавши весь наявний джерельний матеріал можна зауважити, що в транспортній мережі Таврійської губернії спостерігалися ті ж самі тенденції, що і в загальноімперській, поява залізничної колії спричинена військовим і економічним чинником, то ж найчастіше міста, які мали порт, могли розраховувати на появу залізниці. Але не завжди так траплялося, яскравим прикладом є Бердянськ, який мав порт, але до 1898 року, не мав залізниці, хоча починаю з 50-60-х рр. XIX століття постійно існувала думка про доцільність поєднати цю територію з мережею залізниць, існували ряд проєктів, які залишилися нереалізованими.

Архівні джерела дозволити дослідити такий момент, що Кримський півострів мав досить розвинуту мережу шосе, ця тенденція пов'язана з лобюванням цього питання в урядових колах і погодженням їх, бо представники імператорської родини, дворянських родини та чиновники мали маєтки в регіоні та турбувалися про комфорт пересування до своєї нерухомості. Також місцеві підприємці зацікавлені в зручності і швидкості перевезення вантажів, тому будівництво доріг та залізниці до солевидобувних підприємств регіону супроводжувався пошуком доцільного та зручного маршруту. Певні труднощі мав регіон в період будівництва, це специфічні умови прокладання залізниці, особливо, коли воно відбувалося в гірській частині півострова і робітничі страйки, та корупційні схеми, та недобросовісні підрядники, недотримання інколи технологічних процесів, але така тенденція спостерігалася не у всіх повітах губернії та не набула масового характеру.

Розвинута мережа шляхів сполучення дозволила розширити специфіку використання доріг, бо вони стали об'єктом, який забезпечував інший пріоритет регіону, бо Таврійська губернія почала розглядатися як регіон розвитку рекреації та гостинності, це є регіональною особливістю.

### **Висновки та подальші перспективи висвітлення**

Проаналізувавши весь комплекс писемного джерельного матеріалу, який був виявлений під час евристичної роботи, можна стверджувати, що розвиток шляхів сполучення материкової та півострівної частини Таврійської губернії відбувався нерівномірно, перевага надавалася саме півострову Крим. Основним чинником розвитку логістики є економічний, військовий компонент, а на останок соціальний та культурний. Процес розвитку транспортної інфраструктури припадає на другу половину XIX століття, але найбільші темпи по будівництву залізничного сполучення ознаменувалися 80-90 рр. XIX та на початку XX століття.

Земська реформа дозволила покращити транспортне господарство регіону, але також цей процес залежав від географічного розташування повіту, економічного потенціалу та управлінських рішень очільників земства. Певне обмеження джерел щодо діяльності земств, унеможлиблює прослідкувати динаміку змін у розвитку сухопутних шляхів сполучення, їх будівництва, ремонту.

Найбільш репрезентативними джерелами стали архівні документи, які представлені документами офіційного діловода, вони засвідчили загальноімперські тенденції модернізаційних змін, продемонстрували процес будівництва Лозово-Севастопольської залізниці, будівництво шосе і доріг інших класів, продемонстрували труднощі в реалізації запропонованих проєктів. Також нерівномірний відсоток залучення джерел, які стосуються всіх повітів губернії більше інформацію вдалося віднайти про Сімферопольський, Ялтинський, Бердянський та Мелітопольський повіти, менше про Дніпровський, Перекопський, Феодосійський повіти.

Більш фрагментарними джерелами залишаються джерела особистого походження та зображальні джерела, бо майже не знайденні креслення, схеми та зображення транспортних інфраструктурних об'єктів. Використання їх змогло продемонструвати архітектурні рішення та стилі в будівництві залізничних, поштових станцій та вокзалів, мостів. Та періодичні видання також заслуговують на доопрацювання, вони б надали більше деталей, імен в процесі становлення транспортної мережі.

Обмеження дослідження спричинено тим, що на сьогодні відсутня можливість працювати з фондами Державного архіву Автономної республіки Крим, який перебуває в окупації. Враховуючи факт входження Таврійської губернії до складу Російської імперії дослідниця вимушена працювати з російськомовними джерелами. Тож подальший пошук буде спрямований на доступні архівні та бібліотечні установи.

Перспективними напрямками дослідження є конкретизація та евристичний пошук окремих видів джерел, а саме періодичні видання, джерела особистого походження іноземних мандрівників, статистичні звіти. Це дасть можливість висвітлити не економічний чинник мережі шляхів сполучення, звернути увагу на повсякдення населення та їх ставлення до транспортної системи: популярність та сприйняття нових видів транспорту, залученість місцевого населення до роботи транспортних комунікацій.

### Список використаних джерел:

1. Вітмер О. М. Шосе на південному березі. Матеріали дорожньо-технічної комісії Ялтинського земства. Ялта, 1916. 29 с.
2. Гартман Р. Виписки із записника Р. Фон-Гартмана з питання про будівництво залізниці в Криму. Петербург : Типолітографія О. З. Вінеке, 1897. 31 с.
3. Детальний атлас Російської імперії з планами основних міст: 70 карт. Петербург: Видання картографічного закладу А. Ільїна, 1871. 73 арк.
4. Діяльність Міністерства Шляхів Сполучення з навчальної справи 1896 року. *Вісник міністерства шляхів сполучення*. 1897. № 29. С. 691.
5. Додаток до записки члена Таврійської земської управи Ашера про з'єднання Криму залізницею із Центральними губерніями. [б. м.], [б. р.]. 38 с.
6. Енциклопедичний словник. Т. XXXII: Судноплавні збори-Таїці / Ф. А. Брокгауз, І. А. Єфрон. Петербург: Друкарня «Видавнича Справа», Брокгауз-Ефрон, 1901. 502 с.
7. Журнал засідання комісії щодо визначення стану казенних шосейних доріг у Криму та вироблення умов передачі цих доріг Таврійському губернському земству. Сімферополь, 1898. 77 с.
8. Журнал Мелітопольської повітової земської управи та доповідь про кінну залізницю. Москва, 1868. 23 с.

9. За клопотанням Бердянського земства проведення до м. Бердянську залізниці. 13. 03. 1872. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25664. 12 арк.
10. За клопотанням купців Розенталя та Балабанова про заступництво пропонуваніх при будівництві гілки залізниці від Перекопських соляних озер до головної лінії Лозово-Севастопольської залізниці. 29. 02. 1872. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп.1. Спр. 25655. 3 арк.
11. За клопотанням міщан м. Феодосії мешканців урочищ Ближніх і Далєких Камиші та Байбуги про відміну постанови Феодосійської думи про трактирні заклади. 03. 05. 1872. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп.1. Спр 25686. 26 арк.
12. Збірник постанов Бердянського повітового Земського Зборів з 1866 по 1908 Сімферополь, 1908. Т. 1. 932 с.
13. Звіт з будівництва Джанкой-Феодосійської залізниці 1890 - 1892 рр. Петербург: Друкарня та літографія Н. Євтиф'єва, 1893. 698 с.
14. Звіт про стан та діяльність Бердянського торговельного порту за 1909 рік. Бердянськ: друкарня К. М. Безсонова, 1910. [б. с.].
15. Звіт Севастопольського технічного залізничного з будівельної частини училища за 1897–1898 навчальний рік, другий від часу відкриття його у м. Севастополі. Севастополь: Друкарня Ковальова, 1899. 39с.
16. Ілюстрований путівник південними залізницями. Харків, 1913. 269 с.
17. Інструкція для створення вишукань і створенні проекти залізничної лінії по Південному березі Криму. Петербург: Тип. Ерліха, 1903. 36 с.
18. Кефалі І. Короткий огляд дорожнього будівництва Ялтинського повітового земства з 1895 по 1911 [б. м.], [б. р.]. 35 с.
19. Марков Є. Л. Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи. К.: Темпора, 2007. 584 с.

20. Нарис розвитку дорожньої та мостобудівної справи у відомстві шляхів сполучення у п'яти томах. Т. 1 / Упорядник А. Гельфер. Петербург, 1911. 91 с.
21. Начальник дільниці Кримських шосе. По облаштуванню шосейної дороги від с. Карагози до гір м. Карасубазар через Старий Крим. 20. 09. 1899 - 27. 12. 1900. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 250. Оп.1. Спр. 15. 380 арк.
22. Огляд Севастопольського градоначальства за 1888, 1889 рр. *Державний архів міста Севастополь*. Ф. 15. Оп.1. Спр.5. 21 арк.
23. Пам'ятна книга Таврійської губернії. / За ред. Вернера. Сімферополь: друкарня Таврійського губернського комітету, 1867. 657 с.
24. Перший загальний перепис населення Російської імперії 1897 р. / За редакцією М. О. Тройницького. ХЛІ. Таврійська губернія. Петербург: Видання Центрального статистичного комітету Міністерства внутрішніх справ, 1904. 314 с.
25. Повне Зібрання законів Російської Імперії (ПЗЗРІ). П.: Друкарня II Відділення Власної Його Імператорської Величності Канцелярії. 1863. Зібрання. II. Т. XXXVI. Від. №37191 - 37826. 1032 с.
26. Положення про будівництво доріг 1833. *Поштово-телеграфний журнал*. 1902. С. 71-72.
27. Постанова Мелітопольських повітових земських зборів четвертого чергового скликання 1-го вересня 1869 р. з додатком доповідей повітової земської управи. Сімферополь: Друкарня С. Спіро, 1870. 234 с.
28. Постанови Сімферопольських повітових земських зборів скликання 1867 року. З додатком доповідей повітової земської управи. Сімферополь: Друкарня С. Спіро, 1867. 88 с.
29. Постанови Феодосійських повітових земських зборів XXXVIII чергової сесії від 20 до 25 вересня 1903 року з пропозиціями. Феодосія: Друкарня І.М. Косенко, 1904. 110 с.

30. Поштовий шляховик Російської імперії з додатком нулярної картки. Петербург, 1875. 642 с.
31. Правила візування бухтами в м. Севастополі на яликах і баркасах. Севастополь, 1880. 12 с.
32. Правила та інструкції з дорожнього капіталу, встановлені Таврійськими губернськими земськими зборами на підставі закону 1 червня 1895 р. з додатком урядових циркулярів. Сімферополь: Тип. Спіро, 1900. 51 с.
33. Правила та такса для візників у м. Феодосія. Феодосія, [б. р.]. 14 с.
34. Про введення повсюдного на шосейних дорогах ремонтів господарств, постійних робітників та про розподіл шосейних доріг на розряди з відповідальності діяльності, проїзду та потреб ремонту. 19. 04. 1879 - 08. 01. 1880. *Центральний державний історичний архів України, м. Київ*. Ф. 692. Оп. 11. Спр. 27. 42 арк.
35. Про високий дозвіл комерції раднику Петру Губоніну зробити дослідження для залізниці. 02. 10. 1870. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25427. 3 арк.
36. Про високий дозвіл титулярному раднику Книшеву зробити на власний рахунок дослідження для влаштування залізниці до Феодосії. 24. 03. 1872. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25669. 10 арк.
37. Про відчуження з Бахчисарайської міської землі 38 дес. 1839 кв. саж. Під влаштування Лозово-Севастопольської залізниці. 05. 03. - 20. 10. 1873. *Державний архів Одеської області*. Ф. 1. Оп. 44. 11. 44 арк.
38. Про відчуження земель під влаштування шосе від містечка Судака до міста Феодосії. *Вісник міністерства шляхів сполучення*. 1897. № 29. С. 666.
39. Про влаштування дороги між Алуштою та Судаком. 16. 06. 1877 - 03. 08. 1878. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 26673. 13 арк.

40. Про влаштування Лозово-Севастопольської залізниці. 31. 01. 1876 - 31. 12. 1879. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1.Спр 26574. 44 арк.
41. Про влаштування у Криму шосейної дороги від Бахчисарайської станції. 17. 05.–31. 12. 1876. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1.Спр 26503. 10 арк.
42. Про встановлення на користь м. Ялти збору з біржових екіпажів та верхових коней. 14.09. – 28.09. 1865. *Державний архів Одеської області*. Ф. 1. Оп. 42. Спр. 107. 6 арк.
43. Про встановлення шосейного збору з тих, хто проїжджає Кримським шосе. 07. 01. 1882 - 19. 07. 1886. *Центральний державний історичний архів України*, м. Київ. Ф. 692. Оп. 11. Спр. 63. 72 арк.
44. Про вступ у відомство Х Ділянки МШС. з Міністерства Внутрішніх Справ шосе Південнобережського, Севастопольського та Сарабузького, що перебувають у Криму. 29. 03. – 19. 12. 1879. *Центральний державний історичний архів України*, м. Київ. Ф. 692. Оп. 11. Спр. 33. 88 арк.
45. Про дозвіл інженеру-полковнику Аманду Струве проведення досліджень для залізниць у Таврійській губернії. 19. 06. - 03. 07. 1870. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25389. 2 арк.
46. Про доручення Міністерству Внутрішніх справ відомостей з питання необхідності зміни положення про трактирні заклади. 01. 03. 1873 - 29. 10. 1877. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1.Спр 26030. 99 арк.
47. Про заборону їздити вулицями м. Сімферополя підводами, запряженими верблюдами. 05. 08. - 07. 08. 1873. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1.Спр 26004.2 арк.

48. Про заснування поштоутримувачем Олексієм Набіркіним екіпажного сполучення між Севастополем та Ялтою. 12. 12. 1888 - 16. 04. 1890. *Державний архів Одеської області*. Ф. 307. Оп. 7. Спр. 374. 34 арк.
49. Про здійснення ремонту шосе та доріг на Кримській ділянці у 1881 році. 17. 01. 1881 - 13. 08. 1884. *Центральний державний історичний архів України, м. Київ*. Ф. 692. Оп. 11. Спр. 9. 615 арк.
50. Про зміну правил пільгового проїзду генералів, офіцерів та військових лікарів залізницями. *Вісник міністерства шляхів сполучення*. 1897. №19. С. 471 - 472.
51. Про отримання відомостей щодо труднощів у вільному доставленні пошти по ґрунтових дорогах під час танення снігів та ін. 18. 10. - 09. 10. 1876. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр 26551. 15 арк.
52. Про ремонт доріг у Таврійській губернії. 04. 11. - 10. 12. 1877. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр 26724. 7 арк.
53. Про сприяння повіреному кандидата Фішера почесному громадянину Хлудову при пошуках залізниці від Бердянська через Оріхів до Олександрівська. 01. 06. 1869. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25127. 2 арк.
54. Про страйк робітників Лозово-Севастопольської залізниці. 20. 04 - 18. 05. 1873. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр 25925. 48 арк.
55. Проєкт договору на влаштування та експлуатацію електричної залізниці у м. Ялті. [б. м.], [б. р.]. 20 с.
56. Проєкт договору Сімферопольської міської управи та підприємців на влаштування у Сімферополі електричного трамвая. [б. м], 1898. 6 с.
57. Проєкт резолюції у справі про заснування товариства Євпаторійської залізниці та порту. Петербург, 1893. 7 с.

58. Проект умови на будівництво та експлуатацію Чорноморської Севастополь-Ялтинської залізниці. Петербург : Тип. Демакова, 1895. 12 с.
59. Прохання Перекопських соледобувників щодо будівництва залізниці до Перекопських соляних озер від лінії Лозово-Севастопольської залізниці. 14. 08. 1875 - 31. 12. 1878. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр 26365. 14 арк.
60. Путівник по залізницях. Маршрут №1 Петербург-Москва-Крим. Петербург: Москвича, 1911. 32 с
61. Путівник по Криму для мандрівників / Упорядник М. Сосногорьова. Одеса: Друкарня Л. Нітче, 1874. 462 с.
62. Путівник по Криму з історичним описом пам'яток Криму / Упорядник Є. В. Лівановим. Москва, 1875. 261 с.
63. Сидоров В.М. Окольною дорогою: Дорожні нотатки та враження: Рига. Вільно. Київ. Одеса. Константинополь. Крим. Катеринослав. Петербург: тип. А. Катанського та К °, 1891. 338 с.
64. Справа з технічними звітами з ремонтного утримання шосе та доріг на Кримській ділянці у 1880 - 1881 рр. 21. 11. 1881 - 20. 03. 1886. *Центральний державний історичний архів України*, м. Київ. Ф. 692. Оп. 11. Спр. 77. 421 арк.
65. Статут товариства Ялта-Бахчисарайського під'їзного шляху. Петербург, 1899. 56 с.
66. Такса легкових візників у Новому Сімеїзі. Ялта, 1914. 7 с.
67. Хроніка. *Залізничник*. 1904 № 54. С. 18.
68. Циркуляри начальника Одеського поштово-телеграфного округу про дозвіл прийому міжнародних телеграм, відправлення грошових переказів та кореспонденції, встановлення нових ліній перевезення пошти та ін. Креслення зміни ходу пошти (Хорлівське поштове відділення Дніпровського повіту Таврійської губернії). 04.01. 1899-14. 01. 1900. *Державний архів Херсонської області*. Ф. 237. Оп.1. Спр. 1. 109 л.

69. Чисельність і склад робітників у Росії на підставі даних Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 Т. 1. Петербург, 1906. 318 с.
70. Шляхи сполучення Росії. *Залізничник*. 1904. № 38. С.10.
71. Щодо устрою в Бердянському повіті заїжджих дворів на дорожніх смугах для охорони мостів. 01. 03. 1869. *Державний архів Автономної Республіки Крим*. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 25056. 8 арк.