

ПУТЕВОДИТЕЛИ ПО ТУРКЕСТАНУ О ТОРГОВЛЕ РОССИЙСКИХ КУПЦОВ С ХАНСТВАМИ СРЕДНЕЙ АЗИИ В КОНТЕКСТЕ ТРУДОВОЙ ПОВСЕДНЕВНОСТИ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX В.)

GUIDEBOOKS TO TURKESTAN ON THE SUBJECT OF THE TRADE OF RUSSIAN MERCHANTS WITH THE KHANATES OF CENTRAL ASIA IN THE CONTEXT OF EVERYDAY WORK (THE END OF THE 19TH - THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY)

K. Abdrakhmanov

Summary: The article analyzes the guidebooks to Turkestan for the availability of information about the features of the daily business life of Russian merchants who conducted commercial operations in Central Asia in the late 19th - early 20th centuries. These published sources pay much attention to the development of new industries in the region (cotton processing at steam plants, the production of alcoholic beverages), which began after the inclusion of the khanates into the Russian Empire. Careful fixation in the text of the names of specific merchants with reference to the field of entrepreneurship made it possible to attract additional materials to draw up a clearer portrait of people who made a significant contribution to the merging of the market space of Russia and Central Asia. The guidebooks show not only positive statistics regarding the opening of innovative enterprises, but also draw attention to the problems that accompanied this process. This block of trade and economic data made it possible to demonstrate the professional activities of Russian entrepreneurs of the late 19th - early 20th centuries in Central Asia from the perspective of their daily labor practices.

Keywords: everyday work, guidebooks, sources of information, Central Asia, Russian merchants, trading houses, conditions of everyday life.

Абдрахманов Константин Алексеевич

кандидат исторических наук, Оренбургский
государственный педагогический университет
г. Оренбург
kostya.abdrakhmanov@mail.ru

Аннотация: В работе предпринят анализ путеводителей по Туркестану на предмет наличия сведений об особенностях деловой повседневности российских купцов, проводивших коммерческие операции на территории Средней Азии в конце XIX — начале XX в. Эти опубликованные источники достаточно много внимания уделяют развитию в регионе новых отраслей промышленности (обработка хлопка на паровых заводах, производство алкогольной продукции), которое началось после включения ханств в состав Российской империи. Тщательная фиксация в тексте имен конкретных купцов с привязкой к сфере предпринимательства позволила привлечь дополнительные материалы для составления более четкого портрета людей, внесших существенный вклад в слияние рыночного пространства России и Средней Азии. Вместе с демонстрацией позитивной статистики открытия передовых предприятий путеводители обращают внимание на проблемы, сопровождавшие данный процесс. В целом, блок данных торгово-экономического характера позволил продемонстрировать профессиональную деятельность российских предпринимателей конца XIX — начала XX в. в Средней Азии с позиции их повседневных трудовых практик.

Ключевые слова: трудовая повседневность, путеводители, источники информации, Средняя Азия, российские купцы, торговые дома, условия повседневности.

История повседневности на сегодняшний день получила широкое распространение как область научных изысканий отечественных и зарубежных ученых. Для этого направления исследований характерно дробление повседневной жизни людей на отдельные ее сферы (семейная, трудовая, досуговая). Состоятельность такого подхода объяснял немецкий историк А. Людтке, который считал, что «все формы человеческой деятельности заслуживают изучения...» [7, с. 56], в том числе и действия, «...осуществляемые в рабочие и в выходные дни...» [7, с. 57]. При анализе трудовой повседневности необходимо учитывать условия, в которых находился субъект делового процесса. В статье, посвященной методологическому обеспечению проблемы повседневности обосновывается «...необходимость обязательного учета места и времени при изучении человеческой деятель-

ности» [6, с. 154]. Значимость для научного поиска такой категории как «условия повседневности» обусловлена тем, что природно-географические, экономические и демографические параметры места реализации трудовых функций индивида оказывают существенное влияние на удобство и результаты его работы.

Современную российскую историографию все чаще пополняют работы, сосредоточенные на особенностях трудового быта людей из разных эпох, принадлежавших к различным социальным и этническим группам. В связи с увеличением трудов по данной тематике возникла необходимость анализа различных категорий источников на предмет содержания сведений, относящихся к вопросам повседневности. Материалы, воспроизводящие отдельные аспекты повседневной жизни людей из разных

сословий, представлены, в том числе, и в путеводителях по различным регионам Российской империи. Условия появления такого рода изданий определила Е. В. Молочко: «Они появились, когда был накоплен значительный комплекс сведений в области истории, географии, этнографии и статистики, и одновременно возникла потребность сообщить эти данные публике в популярной форме» [10, с. 134]. До настоящего времени путеводители не рассматривались как самостоятельные носители информации об особенностях трудовой повседневности купечества пореформенного периода. Наличие такого историографического пробела позволяет говорить о новизне проделанного исследования.

Вместе с тем, историки активно применяют путеводители, справочные и памятные книжки, адрес-календари, списки населенных мест и другие издания подобного плана для выявления региональных особенностей административно-территориальных единиц Российской империи [5, 9, 17]. Справочные материалы различных категорий и путеводители привлекла С. Ю. Иерусалимская для рассмотрения культурных особенностей Верхнего Поволжья второй половины XIX – начала XX в. [5]. В коллективной работе историков из Ижевска дана оценка влиянию справочно-статистических публикаций на развитие туризма в дореволюционной Удмуртии [9]. Значительный массив данных о социальной, экономической, политической и повседневной жизни регионов России досоветского времени размещен в памятных книжках. «В них есть статьи и большие исследования по истории края, археологии, этнографии, фольклору, культуре, экономике, о развитии скотоводства, земледелия, промышленности, промыслов, торговли», – охарактеризовал значимость эти трудов В.А. Скопа [16, с. 106].

Предпринимательская деятельность российских купцов XIX – начала XX в., направленная на освоение перспективных рынков среднеазиатских ханств, представляла наиболее специфическое направление трудовой повседневности торгового сословия. Совокупность таких факторов, как природно-климатические условия, состояние транспортной инфраструктуры, этноконфессиональный состав населения и благоустройство городов Средней Азии, формировала уникальную деловую среду трансасиатской торговли. Для выявления эксклюзивных особенностей предпринимательских практик купцов, торговавших на азиатском направлении в пореформенное время или построивших бизнес непосредственно на территории ханств, были привлечены путеводители по Туркестану, составленные И.И. Гейером [3] и А.И. Дмитриевым-Мамоновым [12, 13], датированные началом XX века. Появление подобного рода источников являлось нерядовым событием, что подчеркивает размещение в газете «Сибирская жизнь» объявления о выходе из печати путеводителя А.И. Дмитриева-Мамонова 1903 года. В информационном сообщении значилось, что «поступил

в продажу роскошно иллюстрированный Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железн. дороги» [15]. Стоимость издания составила 3 рубля.

Значительное влияние на доходность и комфорт ведения бизнеса оказывал уровень развития путей сообщения. В исследуемый период товарно-транспортные потоки между среднеазиатскими ханствами и Российской империей значительно возросли, благодаря запуску в 1888 г. Закаспийской железной дороги. Это инфраструктурное новшество позволило предпринимателям отправлять в глубь России и завозить в ханства большие объемы товаров, существенно сэкономив время доставки и избавившись от трудностей, характерных для гужевого способа коммуникации. О влиянии достижений научно-технической мысли на деловую активность купечества в путеводителе сказано: «Весь хлопок, за исключением местных нужд, направляется на рынки Европейской России, преимущественно по Средне-Азиатской железной дороге» [12, с. 88]. Вышедший на 10 лет позже материал дублирует эти сведения: «С Европейской Россией торговля ханства [Бухарского – К.А.] ведется, главным образом, по Средне-Азиатской железной дороге...» [13, с. 247].

Благодаря запуску железнодорожного сообщения к началу XX в. успешно была решена только глобальная составляющая транспортного вопроса, то есть эффективно функционировали только рельсовые магистрали, соединяющие крупнейшие промышленные города ханств с Россией. В локальной плоскости проблема транспортной инфраструктуры продолжала усложнять купцам ведение бизнеса. Здесь идет речь о том, что перевозка грузов между главными торгово-экономическими центрами Средней Азии осуществлялась архаичным караванным способом, а состояние торговых дорог внутри региона оставляло желать лучшего. «Пути сообщения в ханствах, за исключением участка Средне-Азиатской железной дороги, пересекающего территорию между станциями Караул-Куя и Зирабулак, на протяжении 300 вер., а также водного сообщения на судах Аму-Дарьинской флотилии, находятся в самом первобытном состоянии», – сообщает о качестве сухопутных дорог Средней Азии источник [13, с. 247]. Отсутствие в среднеазиатских владениях империи внутрирегиональной сети железных дорог в начале XX в. являлось причиной того, что российские коммерсанты, занятые в Самарканде производством виноградного спирта, не могли увеличить объемы производства и работали исключительно на нужды городского рынка и близлежащих районов. Купцы не обладали возможностью поставлять алкогольную продукцию в города Хивинского ханства, так как «...неудовлетворительные способы перевозки препятствуют транспорту спирта далее на восток...» [12, с. 96]. Незрелость внутренних сухопутных дорог Средней Азии существенно сдерживала развитие государственного и частного секторов экономики, поэтому здешнее руководство старалось изменить ситуацию. На-

пример, бухарский эмир выделил собственные средства на финансирование строительства рельсового пути от Бухары до одноименной станции, удаленной от города на 13 верст [3, с. 120]. Положительный эффект от проекта «...должен радикально изменить торговую жизнь столицы, а с нею и всего ханства» [3, с. 120].

Исходя из вышесказанного, становится ясно, что даже в начале XX в. основные внутренние магистрали среднеазиатских земель были «...частью колесные для арбяного движения, или же караванные для перевозки вьюками на верблюдах и горные в виде троп, для перевозки груза на ослах и вьючных лошадях» [13, с. 247]. К примеру, перевозка товаров по маршруту Коканд – Наманган осуществлялась «...первобытным способом – на верблюдах или арбах» [12, с. 384]. Получается, что в рассматриваемое время в профессиональной деятельности купцов сохранились характерные для первой половины XIX в. проблемы транспортировки коммерческих грузов между населенными пунктами Средней Азии. Подробности о качестве внутренних сухопутных трасс среднеазиатского региона оставил Н.В. Ханыков в 40-е гг. XIX века. Автор писал, что «...в некоторых местах Самаркандской дороги, а в особенности по Каршинской, есть пространства, где она направлена по чисто глинистой почве, которая в конце осени и весной до того топкая, что не только верблюды не могут по ней идти, но и вершники должны делать это с большой осторожностью» [19, с. 162]. «Сие обстоятельство весьма много останавливает купцов и лишает их возможности своевременно доставлять товары на рынки...», – объяснял влияние качества дорог на условия трудовой деятельности коммерсантов дореволюционный исследователь [19, с. 162].

Важные сведения о трудовой повседневности предпринимателей предоставляют статистические данные. Стартовавший в середине 70-х гг. XIX в. процесс экономического поглощения Средней Азии Российской империей открывал для купечества наиболее перспективные и доходные сферы коммерции. С этого времени большие промышленные компании европейской части России и богатые провинциальные коммерсанты определили торговлю хлопком в качестве приоритетного направления инвестиций. «Очистка и прессовка хлопка производится частью паровыми заводами, построенными русскими фирмами в Новом Ургенче, Ходжейле и Хиве...», – сказано о работе промышленных объектов [12, с. 84]. В связи с этим весьма показательна динамика открытия хлопкоочистительных предприятий в Ферганской области. В 1880 г. было всего 2 завода данного профиля, в 1888 их количество возросло только до 7, но спустя 9 лет их стало уже 88 [12, с. 86]. В 1901 г. работало уже 100 заведений [12, с. 86].

Повышенный спрос российской текстильной промышленности на среднеазиатский хлопок требовал ввода в строй новых производственных мощностей по очистке сырья. На построенных полностью новых заводах действовали самые современные на тот момент производственные линии. За выпуск большого объема продукции отвечала технология паровых машин. Приобретались и вводились в строй локомобили¹ Рихарда Гаррета, Клейтона и Шутлеворта и некоторое количество устройств разработки коломенского завода [12, с. 85–86]. «Сердцем» паровых машин были котлы системы Шухова или Маршала [12, с. 86]. Обслуживать эту сложную технику в идеале должны были высококвалифицированные специалисты, имеющие соответствующее образование. Проблема заключалась в том, что среди местного населения полностью отсутствовали обладавшие хотя бы минимальными знаниями о паровых устройствах слесари и операторы. В условиях острого дефицита подходящих сотрудников, купцам приходилось принимать на службу механиков-самоучек. «Машинисты и слесаря почти все русские, все практики, не получившие никакого образования, часто едва грамотные», – раскрывает проблему поиска персонала путеводитель [12, с. 86]. Кадров, получивших профильное среднее образование, в начале XX в. на всей территории Средней Азии насчитывались единицы – «...на 100 заводов только 3» [12, с. 86].

Путеводители демонстрируют ключевое отличие предпринимательской деятельности российских купцов конца XIX – начала XX в. от их коммерческих предприятий более раннего времени. До середины 70-х гг. XIX в. купцы прибывали в города ханств лишь на время, необходимое для реализации привезенных товаров и закупки востребованных в России предметов импорта. После вхождения Бухары, Хивы и Коканда в состав Российской империи, характер деловых операций отечественных купцов претерпел существенные изменения. С исчезновением угрозы для жизни и имущества торговых людей (особенно христиан с европейской внешностью), многие из них, приезжая в Среднюю Азию оставались там на продолжительный срок для контроля экспортно-импортной деятельности своих фирм, поиска надежных поставщиков хлопка и шелка, выявления новаторских направлений вложения средств. Отдельные особо предприимчивые лица оставались на постоянное жительство, открывали новые предприятия, которые становились их основным источником доходов.

Анализируемые источники предлагают сведения о крупных российских фирмах, разместивших в городах Средней Азии свои представительства, или предприятиях, основные активы которых были полностью сосредоточены в ханствах. На закупке хлопка и отправке

1 Передвижной паровой двигатель для сельхозпредприятий

его в Россию для нужд текстильной промышленности специализировались Товарищество Большой ярославской мануфактуры, Московское Торгово-промышленное товарищество, Торговый дом Владимира Алексеева, Торговый дом братьев Крафт, Торговый дом братьев Гельсберг, Товарищество Эмиль Циндель и Товарищество торговли и промышленности в Персии и Средней Азии [12, с. 86, 383]. Изделия из ткани в Азию поставляли Товарищество Шлиссельбургской мануфактуры, Торговый дом братьев Водяевых, Товарищество Прохоровской Трехгорной мануфактуры, Товарищество Даниловской ситценабивной мануфактуры, Торговый дом братьев Кеворковых [12, с. 383]. Куплей-продажей чая и сахара занимались такие компании как Торговый дом Вогау и К°, Торговый дом братьев Поповых, Торговый дом Швецова и Торговый дом Коковин и Басов [12, с. 383].

Также из текста можно узнать имена российских купцов, известных своей деловой активностью на азиатском направлении. Эти люди сделали существенный вклад в модернизацию экономики Средней Азии, обеспечив трансформацию отсталой кустарно-ремесленной промышленности феодального характера в фабрично-заводское производство, организованное на буржуазных началах. В силу этого имеет смысл рассказать более подробно о некоторых из них. В путеводителе упоминается Д.Н. Захо – предприниматель греческого происхождения, проживавший в Ташкенте. Этот купец занимался продажей галантерейных товаров [12, с. 383], содержал в Ташкенте элитную гостиницу «Швейцария» и большой универсальный магазин [1, с. 16 – 17]. Родной брат Дмитрия Николаевича Александр жил в Оренбурге и состоял во второй купеческой гильдии. Его коммерческие интересы были направлены на торговлю чаем, галантереей и ювелирной продукцией [11, л. 215об.]. Территориальная близость Средней Азии и Оренбургского края усиливала интерес купцов российской провинции к экономике ханств. Одним из оренбургских предпринимателей, открывших в Чимкенте фармацевтическое производство был Н.П. Савинков. В 1886 г. Никифор Прокопьевич держал в оренбургском филиале Волжско-Камского банка сумму в размере 438 338 руб., что безусловно делало его одним из богатейших людей Оренбурга [14, с. 11]. Купцу первой гильдии Савинкову принадлежал чимкентский завод по производству сантонина² [12, с. 411]. Кроме того, он был совладельцем базирующегося в Оренбурге «Товарищества Никольского лесопильного и пшеничного заводов» [18, с. 1115]. Оренбургскому купцу первой гильдии из татар Сеитовского посада Ахмету Хусаинову принадлежал хлопкоочистительный завод в Ходженте [12, с. 377].

Приток крупных капиталов российских купцов в экономику Средней Азии привел к становлению здесь

виноделия в промышленных масштабах. Согласно источнику, «только с присоединением Туркестана к русским владениям обращено было внимание на виноградные богатства края...» [12, с. 96]. О купцах-новаторах в путеводителе сказано: «Первым пионерами в этом деле были И.И. Первушин, Н.И. Иванов, Д.Л. Филатов, впоследствии к ним присоединились П.С. Пороховской, Д.Ф. Толочинов» [12, с. 96]. О том, что эти купцы стояли у истоков алкогольной промышленности среднеазиатских ханств, говорится в работе А.И. Добросмыслова [4, с. 371 – 372].

Наиболее примечательной фигурой, как в плане личностных качеств, так и на поприще деловых достижений являлся Дмитрий Львович Филатов. Масштабы предпринимательской деятельности Филатова производили впечатления даже на людей, не занятых коммерческим промыслом. Путешествовавший по Азии в начале 90-х гг. XIX в. Е. Л. Марков писал о его диверсифицированном бизнесе: «Купец Филатов, кроме огромного образцового виноделия, сосредоточенного главным образом в Самарканде, разводит множество табаку, курит спирт, наполняет своими разнородными магазинами почти все города и городки Сыр-Дарьинской и Ферганской областей» [8, с. 498]. Д.Л. Филатов совершал рискованные деловые поездки вглубь Средней Азии еще в период полной самостоятельности государств региона. О том, насколько опасными были такие путешествия, сказано в воспоминаниях крупного московского промышленника Н.А. Варенцова, лично знакомого с Дмитрием Львовичем. «Он проникал далеко вглубь степи, рисковал попасть в плен к сартам с последствием сидеть на остром коле», – рассказывал о приключениях своего коллеги по цеху Н.А. Варенцов [2, с. 304]. Успех Д.Л. Филатова в организации инновационных для Азии предприятий был достигнут во многом благодаря особенностям менталитета, сформированного в сословной торговой среде. Как и любой успешный предприниматель, Д.Л. Филатов был очень азартным человеком и ради достижения цели был готов рисковать даже собственной жизнью.

Одним из ключевых условий успешного старта деловых начинаний купцов являлась возможность привлекать заемные средства для финансирования особо затратных проектов. Строительство в древних городах Средней Азии передовых предприятий, где выпуск продукции обеспечивала работа паровых механизмов, закупка современного отечественного и импортного оборудования для оснащения производства, оплата услуг технического персонала (операторы паровых машин, слесаря и проч. получали от 35 до 120 руб. в месяц [12, с. 86]), решение вопросов логистики и т.д., требовали вложения колоссальных средств, которыми располагали далеко не все коммерсанты. В

2 Распространенное в прошлом лекарство от глистов.

связи с этим, в конце XIX – начале XX в. у российско-среднеазиатского делового сообщества были крайне востребованы услуги кредитно-финансовых учреждений. В этот период наиболее значимые в экономическом плане города региона стали площадками для открытия представительств частных и государственных российских банков.

В Бухаре функционировали отделения Московского Международного и Государственного банков [3, с. 124]. Причем, как указано в путеводителе, эти финансовые заведения «...имеют свои специальные цели, в круг которых не входит развитие мелкого кредита» [3, с. 124]. Это говорит о том, что российские банки не выдавали потребительские кредиты на нужды простых обывателей, а финансировали исключительно богатых промышленников, чья деятельность была интересна для кредитной организации, и платежеспособность которых не вызывала сомнений. Филиалы Государственного, Московского Международного и Русско-Китайского банков были размещены в Коканде [12, с. 82]. Оборот средств в этих банках превышал 100 млн.

рублей в год [12, с. 82].

В итоге, можно сказать о том, что путеводители по Туркестану представляются ценными носителями информации о разных элементах трудовой повседневности купцов, осваивавших экономическое пространство Средней Азии в конце XIX – начале XX века. Сведения о развитии железнодорожного сообщения между Средней Азией и Россией, качестве путей сообщения внутри ханств и способах грузоперевозки позволяют оценить уровень комфорта предпринимательской деятельности. Страницы путеводителей содержат названия крупных российских фирм, открывавших свои филиалы в городах региона, знакомят с именами наиболее известных российских предпринимателей, основавших там свой бизнес «с нуля», показывают уровень технического оснащения промышленных предприятий и дают представление о работе банковского сектора. Наличие столь разнопланового массива данных позволяет использовать путеводители в качестве самостоятельных источников, проливающих свет на специфику трудового быта российских купцов в среднеазиатских пределах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бурлуцкая Е.В. Нежинские греки Захо. От Оренбурга до Ташкента // Купечество оренбургское. Сборник статей под ред. Е.В. Бурлуцкой. Выпуск 2. Оренбург: Издательство ОГПУ, 2017. С. 14 - 18.
2. Варенцов Н.А. Слышанное. Виденное. Передуманное. Пережитое / Вступ. статья, сост., подг. Текста и коммент. В.А. Любартовича и Е.М. Юхименко. М.: Новое литературное обозрение, 2011. 848 с.
3. Гейер И.И. Путеводитель по Туркестану. Ташкент: Типо-литография В.М. Ильина, 1901. 255 с.
4. Добросмыслов А.И. Ташкент в прошлом и настоящем: исторический очерк. Ташкент: Электропаровая типолитография О.А. Порцева, 1912. 520 с.
5. Иерусалимская С.Ю. Путеводители и справочные издания середины XIX - начала XX вв. как источник по истории культуры Верхнего Поволжья // Современные проблемы сервиса и туризма. 2011. № 2. С. 9 - 14.
6. Любичанковский С.В., Любичанковский В.А. «Условия повседневности» как базовый элемент исторического анализа повседневной жизни // Вестник оренбургского государственного университета. 2012. № 7 (143). С. 154 - 157.
7. Людтке А. История повседневности в Германии: Новые подходы к изучению труда, войны и власти. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН); Германский исторический институт в Москве, 2010. 271 с.
8. Марков Е.Л. Россия в Средней Азии. Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге. В 2-х томах и 6-и частях. Т. 1. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1901. 541 с.
9. Мерзлякова Г.В., Баталова Л.В., Оконникова Т.И. Роль путеводителей и справочных изданий XIX - начала XX вв. в развитии туристско-экскурсионной практики Удмуртии // Вестник Удмуртского университета. Серия история и филология. 2014. № 2. С. 198 - 204.
10. Молочко Е.В. Путеводители второй половины XIX - начала XX века как форма популяризации памятников истории и культуры Крыма // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия: исторические науки. Т. 23 (62). №. 1. 2010. С. 133 -139.
11. Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 10. Оп. 10. Д. 14.
12. Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге: С ист. очерком сооружения и эксплуатации Закасп. воен. ж. д. и очерком сооружения Оренбург-Ташкент. ж. д. / Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова; Ист. очерк сооружения и эксплуатации Закасп. воен. ж. д. сост. подполк. В.Н. Антипиным под ред. ген.-лейт. Н.Н. Левашева. СПб.: Тип. И. Гольдберга, 1903. 448 с.
13. Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Средне-Азиатской и Ташкентской / составлен по официальным данным под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. 6-е изд. СПб.: Тип. И. Шурухта, 1913. 424 с.
14. Роднов М.И. Предпринимательская элита Оренбурга на рубеже 1880 -1890-х годов // Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2020. № 2. С. 7 -15.
15. Сибирская жизнь. 1903. № 117. 4 июня.
16. Скопа В.А. Издания статистических комитетов Степного края и основные сюжеты на их страницах в последней трети XIX - начале XX в. // Вестник Алтайского государственного педагогического университета. 2018. № 4 (37). С. 105 - 109.

17. Скрипник А.С. Путеводители как исторический источник по развитию гостиничного бизнеса в дореволюционном Крыму // Актуальные вопросы истории, историографии и источниковедения юга России: к 300-летию провозглашения России империей, 100-летию образования крымской АССР и 80-летию начала Великой Отечественной войны: Материалы региональной научно-практической конференции (19 мая 2021). Симферополь: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2021. С. 62 - 64.
18. Указатель действующих в империи акционерных предприятий и торговых домов: Сост. по данным, извлеч. из материала Отд. торговли, Особ. канцелярии по кредит. части и Деп. ж.-д. дел М-ва фин. / под ред. [и с предисл.] В. А. Дмитриева-Мамонова. СПб.: Э. Вернь, 1905. 1808 с.
19. Ханьков Н. В. Описание Бухарского ханства. СПб.: Тип. Императорской академии наук, 1843. 284 с.

© Абдрахманов Константин Алексеевич (kostya.abdrakhmanov@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Оренбургский государственный педагогический университет