

УДК 908(477.75)«18» «19»

Л.С. АДЖІЄВА

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ПІВДЕННОГО БЕРЕГА КРИМУ В ДОБУ КАПІТАЛІСТИЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ (друга половина XIX – початок XX ст.)

Аджиєва Лена Сейдаметівна – старший викладач кафедри історії і правознавства СІСН РВНЗ «Кримський гуманітарний університет», кандидат історичних наук (м. Ялта)

Досліджуються особливості розвитку Південного берега Криму в період капіталістичної модернізації. Особлива увага приділяється становленню і розвитку Ялти в другій половині XIX ст., що поступово набувала статусу курортного центру.

Ключові слова: Південний берег Криму, реформи, підприємства, виноробство, виноградарство, садівництво.

Исследуются особенности развития Южного берега Крыма в период капиталистической модернизации. Особое внимание уделяется становлению и развитию Ялты во второй половине XIX в., как курортного центра.

Ключевые слова: Южный берег Крыма, реформы, предприятия, виноделие, виноградарство, садоводство.

Features of development of South bank of Crimea in time of capitalist modernization are examined. The special attention is spared to the features of becoming and development of Yalta as a resort center in the second half of the XIX century.

Keywords: South a bank Crimea, reforms, enterprises, vine making, viticulture, gardening.

© Л.С. Аджиєва, 2012

Постановка проблеми. Після Східної війни урядовці розуміли: аби утримати позиції на Чорному морі, потрібно було провести кардинальні зміни державної політики щодо Криму, які б включали розгортання відбудовних робіт, у тому числі створення нової транспортної мережі і проведення економічних реформ. Регіон поступово починав утверджуватися як зона міжнародного економічного співробітництва. Російський уряд намагався втілювати в життя таку концепцію розвитку півострова, завдяки якій він одночасно ставав торговою і військовою базою імперії у Причорномор'ї, місцем ухвалення державних політичних рішень та ділових угод, відомим курортом, зоною взірцево-показового сільського господарства. Перенесення літньої резиденції імператора на Південний берег Криму надало йому особливого значення й зумовило характер його подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Особливості розвитку Південного берега Криму в добу капіталістичної модернізації залишалися малодослідженими. Радянські історики А.Маскіна, В.Потехін, С.Секиринський [15] досліджували окремі аспекти економічного розвитку господарства півострова. В українській історіографії Крим у капіталістичну добу малодосліджений. У 1990-х рр. було підготовлено кілька праць, що розкривали значення Криму в політиці Російської імперії, процес становлення і розвитку природознавчих досліджень у регіоні (Б.Короленко, В.Савчук, К.Черненко [12]).

Мета дослідження. Є необхідність проведення комплексного вивчення проблеми розвитку Південного берега Криму в капіталістичну добу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Історик і письменник М. Всеволожський в опублікованій в 1839 р. праці «Путешествие через Южную Россию, Крым и Одессу в Константинополь, Малую Азию, Северную Африку, Южную Францию и Париж в 1836 и 1837 годах» відзначав стратегічну

непривабливість Криму внаслідок віддаленості від російської столиці, повільний розвиток промисловості, землеробства, науки, неохоче проникнення капіталів на півострів [8, с. 81]. Але вже у другій половині XIX ст. Південний берег Криму, як і інші регіони півострова, перебував під впливом змін, які обумовлювалися реформаційним і одночасно контрреформаторським курсом Російської держави.

Господарство губернії сильно постраждало в роки Кримської війни. Поразка показала недоліки державного управління Російської імперії і необхідність нагального створення нової транспортної системи [22, с. 93]. Під час війни різко погіршилося становище населення Південного берега. Загострилися соціальні суперечності. У гірській частині Криму кріпосні селяни знаходилися на становищі дворових людей і не мали у користуванні землі.

Скасування кріпацтва викликало величезний вплив безземельних селян у Таврійську губернію – вигідний ринок робочої сили. Таке їх пересування привело до створення особливих форм найму, властивих розвиненому капіталізму. Внаслідок сформувалося кілька ринків праці. Це сприяло розширенню площ під садами, виноградниками, тютюном та розвитку прибуткових галузей сільського господарства.

Ялта однією з перших була втягнута в колото-рот капіталістичних відносин і швидко стала важливим транспортним пунктом. Цьому сприяли вигідне географічне положення і відносно швидкий розвиток поміщицького землеволодіння. Отримавши в 1837 р. статус повітового міста, Ялта поступово ставала полігоном, де апробувалася селянська й ліберальні реформи. Згідно з Положенням від 19 лютого 1861 р. і Місцевого Положення в Ялтинському повіті, а також у маєтках гірської частини Кримського півострова селяни, що спеціалізували-

ся на вирощуванні садів, виноградників і городи-ни, не мали власної землі. Селянська реформа була прогресивним кроком, яким захоплювався Захід, оскільки за відносно тривалий період було відмі-нено кріпацтво. Тут розвиток капіталізму в після-реформені роки у сільському господарстві набирив темпів, яких не вдавалося досягти деяким країнам Європи [13 с. 42–44].

Позначився він і на соціально-економічному розвитку Ялти. Значення Криму зростало і вна-слідок власних інтересів до нього царської сім'ї. У 1861 р. літню резиденцію Олександра II було перенесено в Ливадію. Міністерство царського дво-ру викупило палац графа Потоцького для хворої на легені імператриці Марії Олександрівни. За ре-комендацією лікаря С. Боткіна вона потребувала лікування і відпочинку на Південному березі Кри-му, де були для цього найсприятливіші кліматичні умови, схожі з тими, що були на курортах в Італії і Франції [14, с. 78].

З кожним приїздом імператорської родини на півострів ухвалювалися важливі політичні рішен-ня, проходили двосторонні зустрічі високих посадовців тощо. Південний берег Криму поступово набув статусу важливого центру розв'язання склад-них питань світової європейської політики. Саме тут визначалися вектори так званих Балканської і Східної політики Російської імперії. На Південний берег почали інтенсивно прибувати промисловці і фінансисти. Вони дешево скуповували землі, що належали дворянам. При цьому мали місце навіть спекуляції з землею [23, с. 178].

Великим поштовхом на шляху розвитку еко-номіки Криму стало створення нової транспортної мережі. Питання необхідності устрою залізниці на півострові для розвитку економіки регіону обгово-рювалося ще у 1852 р. на зборах Імператорського Харківського університету [19, с. 3]. Але залізни-ця була проведена сюди лише у 1874 р. у Сімфєро-поль, а роком пізніше у Севастополь. На цей час вже функціонували: Курсько-Азовська, Київсько-Одеська, Одесько-Балтська дороги, що зв'язали Росію з Південною її частиною. На Чорному морі стрімко розвивалося пасажирське пароплавання. Це значно поліпшувало туристичні умови подоро-жі на півострів. Залізнична мережа відкрила для Криму внутрішні ринки імперії, спростила достав-ку хліба на експорт через кримські порти, сприяла притоку відпочиваючих, пожвавила розвиток сіль-ського господарства, торгівлі і промисловості [10, с. 56; 11, с. 248].

Значною мірою сприяло розвитку курортного бізнесу те, що перші відпочиваючі вкладали значні суми коштів у туристичну справу, сферу послуг. Багато хто з них був з аристократичних кіл і при-їздив зі своєю прислугою, хатнім начинням тощо. В перші роки становлення курортної галузі в Ялті попит на послуги значно перевищував пропозицію. Протягом 1881–1913 рр. чисельність відпочиваю-чих збільшилася в п'ять разів і досягла 35 тис. чол. [13, с. 51].

Потребувало розв'язання питання благоустрою міста. Комунальне господарство Ялти поступово розвивалося. У підприємців з'явилися додаткові

можливості заробітку. Будувалися приватні бу-динки, дачі, відкривалися нові магазини, лавки, трактири, дрібні ремісничі, харчові, швейні, взут-теві підприємства, екіпажні майстерні. Серед під-приємців найбільш численною групою були куп-ці, крамарі, власники трактирів. У 1863 р. у місті було 82 маєтків і готелів, сім трактирів, харчевень і шинків, 27 дрібних промислових закладів, ап-теки, друкарні, кілька бакалійних магазинів, за-їжджий двір, транспортні послуги забезпечува-лися дев'ятьма візниками. Місто мало три вулиці – Бульварну, Єлизаветинську і Поштову [13, с. 44].

За виданням «Список населених місць Таврій-ської губернії» в Ялті у 1864 р. було 53 будинки і проживало 1112 жителів. Міщани займалися в основному рибальством і дрібною торгівлею [14, с. 94]. Протягом 1882–1909 рр. чисельність місько-го населення зросла приблизно у сім разів – з 2836 до 22630 чол. Статус курортного міста позначився на соціальному складі населення. У 1892 р. в Ялті близько 10 % населення – 1001 чол. (згідно з да-ними першого в Росії перепису населення 1897 р.) – були дворяни. Службовці сфери обслуговування складали 12% загальної кількості населення [13, с. 50].

У 1871 р. Ялта отримала статус міста з функ-ціями самоуправління. Роком раніше в Ялті утво-рюється міська дума, що складалася з 30 голосних. Вибори проводилися по спрощеній системі: з 1500 жителів міста до списків виборців потрапляло 80 чол. Здебільшого це були власники нерухомого майна, яке обраховувалося сумою понад 500 крб., купці першої і другої гільдії, князі і графи, генера-ли, державні службовці. Селяни позбавлялися пра-ва голосу. Першим міським головою був С. Галахов – власник престижного готелю. Ключові управлін-ські посади займали фахівці курортно-туристич-ного бізнесу, що позитивно впливало на економіку регіону.

У 1873 р. в Ялті з'явилися новозаселені місця між річками Бистрою і Водопадною. Тут внаслі-док приватних капіталовкладень була облаштова-на Набережна вулиця. Зводилися дачні і приватні будинки. Таким чином, спочатку забудовувалася частина, яка отримала назву «Нове місто». У місті активно велося будівництво. У 1864–1901 рр. кіль-кість житлових будинків зросла майже у 30 разів – з 53 до 1582. У 1898–1902 рр. велося будівництво маєтків в Масандрі і в 1909–1911 рр. – у Ливадії. У 1896 р. в адміністративно-територіальні межі міста увійшло Заріччя з площею 236 дес., у 1911 р. – Верхня Аутка і Ливадійська Слобідка. Розбудо-ва міста стримувалася через брак вільної території [13, с. 48–49].

Характерною особливістю території Ялти 1861–1914 рр. були різючі контрасти у забудові окремих частин міста. Старе місто дещо відрізня-лося від Нового, оскільки тут селилися переважно селяни і ремісники. Дворяни, купці, торговці засе-ляли Нове місто, де майже до всіх подвір'їв поста-чалася питна вода з головного міського водогону, вулиці освітлювалися, поливалися і підміталися за необхідністю.

Розроблений у 1880 р. план розбудови міста

включав інтереси і приватних власників. Епідеміологічний стан міста залишався поганим. Через відсутність елементарних зручностей, антисанітарних умов часто спалахували епідемії. Земство постійно ставило питання необхідності поліпшення побуту населення, впорядкування курортної інфраструктури, облаштування вулиць, водогону і каналізації. Спроби удосконалити водопостачання не вирішувало проблем, що ускладнювали побутові умови городян. Після капітального ремонту водогону Ялта отримала достатню кількість питної води. Більшість жителів користувалася водою з власних колодязів. У цей же період була побудована каналізація. Спочатку вона підводилася до приватних будинків, власники яких матеріально могли покрити витрати.

У 1910 р. в Ялті більше 90% землі перебувало у приватній власності, решта належала комунальному господарству міста [13, с. 56]. Ці землі, викуплені свого часу у приватних осіб, використовувалися під міський сад, базарну площу, кладовище, бійню, 93 міські будівлі (гімназії, житлові будинки, торгові приміщення), безпосередньо вулиці. Операції із землею здійснювалися в контексті загальних завдань розвитку капіталізму в сільському господарстві та формування на Південному узбережжі курортної зони – важливого економічного центру.

В політиці Російської імперії Південний берег Криму все більше займав місце важливого центру розвитку виноградарства, виноробства, садівництва і тютюнництва. Набирав обертів і туристичний напрям. Сприяла поліпшенню розвитку регіону діяльність генерал-губернатора новоросійського краю М. Воронцова ще у першій половині XIX ст. Під агропромислове виробництво задіявалися великі плантації. Високоякісні десертні і червоні вина, тютюн задовольняли не лише внутрішні потреби імперії, а й виступали вагомим експортним ресурсом. Поміщики Півдня до цього часу все більше втягувалися в товарно-грошові відносини. Аграрний ринок вимагав вільних робочих рук, якісних параметрів у економічній діяльності. Вигідним ставало виробництво вина. Щороку Південний берег Криму поставляв на російський ринок близько 250 тис. цебер вина [17, с. 65]. Ціни на вино тут були удвічі вищі, ніж в інших регіонах Криму. Більша частина винограду Феодосійського і Сімферопольського повітів йшла на споживчі потреби Південного берега.

Підприємництво стимулювало розвиток промислового виноробства. Опорними пунктами його стали Масандра і Магарач. Невдовзі виникли великі виноробні підприємства і торгові фірми: Губоніна (у Гурзуфі), Токмакова–Молоткова (в Алушті), Таюрського (у Кастелі), М.Воронцова, діяли також промислові підприємства надільного відомства. У 1870–90 рр. у Криму площі під виноградниками зросли на 34% і складала 6280 дес. Виробництво вина в цей період коливалось близько мільйона цебер вина [7, с. 77]. Наприкінці 1880-х років фірма князя М.Воронцова перейшла до Надільного відомства, яке, як і попередній власник, продовжувало справу у значних розмірах і навіть підвищило ціни

на купівлю винограду і вина. У 1884–1890 рр. вино подорожчало на 42% і сягало 5,82 крб. за відро, а виноград – на 25% і становив 3,07 крб. за пуд. Такі міри привели до припинення закупівлі на Південному березі іншими фірмами, а Надільне відомство стало монополістом. Оскільки попит зростає, підприємці Ялтинського повіту розширили площі під виноградники на 26%. Але у 90-х рр. намітилися негативні тенденції у виноробстві. Надільне відомство поступово збільшувало площі власних виноградників і зменшувало закупівлю сировини у місцевих виробників. Протягом 1889–1893 рр. обсяг виробленого відомством вина зріс на 152,4% і становив 31191 цебер. Внаслідок такої політики місцеве населення почало збувати сировину іншим фірмам, але за низькими цінами, адже попит був невеликий. На початку XX ст. ситуація загострилася кризою через неврожайні роки, відсутність ринку збуту, фальсифікацію вина. Але вже у 1907р. з пожвавленням торговельних шляхів економічне становище краю покращилося. Площі під виноградниками поступово зростали. Вино подорожчало до 5-7 крб. за цебро [20, с. 404–408, 322, 336–337]. Велике значення для розвитку виноградарства і виноробства в Криму мала плідна діяльність видатного винаря Л.Голіцина. Він дослідив і проаналізував досвід зарубіжних країн (Франції, Німеччини, Іспанії, Угорщини) в цих галузях і дійшов висновку про можливість створення кримського шампанського. Поблизу Судака Л.Голіцин купує маєток у с. Новий Світ і налагоджує випуск цього продукту. У 1900 р. на Всесвітній виставці в Парижі шампанське «Новий Світ» отримало «Гран-прі» [15, с. 249].

Після 1861 р. у Криму простежувався подальший розвиток плодового садівництва. Лозово-Севастопольська залізниця дала могутній поштовх розвитку торгівлі товарами, в тому числі кримськими фруктами. Якщо в 1875 р. з регіону у центральні райони було вивезено 14,5 тис. пудів свіжих фруктів, то в подальші роки їх вивіз не був нижчим 100 тис., а часом перевищував 500 тис. пудів [16, с. 153]. Селяни складали приблизно 75% від загальної кількості садовласників, їм належала 1/3 садів Криму. Власниками великих садів були дворяни українського й татарського етнічного походження та інші. До кінця 70-х років XIX ст. вони зазвичай продавали продукцію місцевим купцям. У 80-х рр. закупівлю кримських фруктів перебирають до своїх рук російські оптові торговці. Новозбудовані на початку 1880-х рр. консервні заводи потребували продукції плідництва, надавали промислового характеру розвитку городництва. Ними створювалися власні сировинні зони [18, с. 28–29].

З середини 1880-х років плодове садівництво отримало потужний політико-правовий і економічний поштовх для свого розвитку. Протягом досліджуваних років площа під садами Криму виростала майже у 2,5 раза. Особливістю кримського садівництва в цей період ставало домагання фахівцями і виробничниками високої якості продукції, включення у конкурентну боротьбу з іншими садівничими районами країни. Таким чином, садів-

ництво і виноградарство виборювали власні місця в сільськогосподарському комплексі імперії [3, арк. 106]. Кілька великих фірм – Константінова, Ейнама, Абрикосова, Коркунова, Шишмана – почали займатись сушкою плодів, заготовляти консерви, переробляючи, в цілому, до 100 тис. пудів сировини [21, с. 48].

У другій половині XIX ст. в Криму розвивалося тютюнництво, що мало промисловий характер. Вже на початку XX ст. об'єднання тютюнових фабрикантив призвело до поступового скорочення тютюнництва на Кримському півострові: у Сімферополі – на 75 %. Замість цієї культури тут почали вирощувати пшеницю й овочі. Тютюнництво ставало неприбутковою галуззю господарства краю. Ціни на якісний тютюн знизилися з 60–70 крб. до 15 крб. за пуд. Але в Ялтинському повіті через особливості топографічного положення тютюнництво продовжувало розвиватися. 3/4 загальної тютюнової культури припадало саме на Ялтинський повіт [9, с. 14]. Тут вирощували вищі турецькі й американські сорти. У 1907 р. Ялтинський повіт зібрав 87619 пудів тютюну, в той час як, наприклад, Феодосійський – 9049 пудів, а Перекопський – 25 пудів [4, арк. 97–98]. Зібраний тютюн переробляли на фабриках, яких загалом у Таврійській губернії було десять: чотири – у Сімферополі, чотири – у Феодосії і по одній – у Керчі і Ялті [5, арк. 15].

Державні посадовці, приватні особи і громадські організації, що створювалися в Криму, сприяли економічному піднесенню краю через призму розвитку і розповсюдження агрономічних знань, дослідження кліматично-географічних особливостей з метою поліпшення сільського господарства і соціально-економічного становища населення.

У середині XIX ст. активно діяли створені на державні кошти Нікітський ботанічний сад (1812 р.) і Магарацьке училище виноробства (1828 р.). Училище готувало чимало фахівців із садівництва,

виноградарства й виноробства і задовольняло потреби в них в усій Таврійській губернії, а пізніше і далеко за її межами. В садах Криму здебільшого вирощували дерева та інші рослини, отримані в результаті акліматизації, селекції або інтродукції саме Нікітським садом [1]. У 1891 р. за сприяння приватних осіб почало працювати Ялтинське відділення Кримсько-Кавказького гірського клубу, члени якого намагалися вирішувати щоденні проблеми життя населення [6, арк. 1], для чого проводили наукові дослідження геології, клімату, гідрології півострова. Завдяки екскурсійному напрямку роботи клубу на півострові зростала кількість туристів, що сприяло розвитку економіки регіону. Проте через природні катаклізми страждало населення, зазнавало невдач сільське господарство, тому у 1910 р. при сприянні губернатора Таврійської губернії В.Новицького та управляючого землевпорядженням і землеробством О.Кривошеїна була створена комісія, що досліджувала можливості використання атмосферних опадів з метою поліпшення сільського господарства Південного берега Криму [2, арк. 1–37].

Висновки. Таким чином, у другій половині XIX ст. Південний берег Криму займав чільне місце у розвитку Російської держави і України. Тут проводилися науково-дослідні роботи прикладного характеру в галузі вивчення особливостей місцевих кліматичних умов, корисних копалин, історії розвитку краю з метою вдосконалення ведення сільського господарства, поліпшення економічного і санітарно-епідеміологічного становища населення. Завдяки успіхам у сільському господарстві Таврійська губернія була одним з головних центрів виноградарства і виноробства. Крим у 1861–1914 рр. виявляв динамічність у розвитку капіталістичних відносин. Незважаючи на модернізаційні тенденції в економіці зберігалися і традиційні форми господарювання.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Державний архів в Автономній Республіці Крим (далі ДААРК). – Ф. 26. – Оп. 1. – Спр. 6562. О Никитском саде и Магарачском училище виноделия и о постройке там погреба, 407 арк.
2. ДААРК. – Ф. 27. – Оп. 13. – 18. – Спр. 4117. По ходатайству Главного командующего землеустройством и земледелием от 27 июля 1910 № 6437, об оказании содействия комиссии по исследованию вопроса о возможном использовании атмосферных осадков для улучшения сельскохозяйственной культуры Южного берега Крыма, 37 арк.
3. ДААРК. – Ф. 125. – Оп. 2. – Спр. 11. Сведения по истории деятельности Отделения садоводства и удостоверения служащих отделения.
4. ДААРК. – Ф. 211. – Оп. 1. – Спр. 9. О годовой и полугодовой отчетности по табаку за 1907 г., 178 арк.
5. ДААРК. – Ф. 211. – Оп. 1. – Спр. 18. Годовой отчет по табачному и гильзовому производству за 1912 г., а также по табачно-экстрактному заводу, 141 арк.
6. ДААРК. – Ф. 661. – Оп. 1. – Спр. 1. Инструкция Крымско-Кавказского Горного Клуба, протоколы общих собраний группы учащихся, Устав Российского Высокогорного Союза, Отчет о деятельности Ялтинского Горного Клуба, Краткая история Естественно-исторического музея и договоры с частными лицами, 1891 г., 73 арк.
7. Базаров А. И. Виноделие / Отдел IX. Фабрично-заводские производства / Производительные силы России / А. И. Базаров // Под ред. В. И. Ковалевского. – СПб: типографии: А. Леиферта, Исидора Гольдберга, «Экономическая», 1896. – С. 76–94.
8. Всеволожский Н. С. Путешествие через Южную Россию, Крым и Одессу в Константинополь, Малую Азию, Северную Африку, Южную Францию и Париж в 1836 и 1837 годах. Т. 1. / Н. С. Всеволожский. – М.: Типография Августа Семена при Императорской медико-хирургической Академии, 1839. – 495 с.
9. Григорьев З. Симферополь. Кризис табаководства / З. Григорьев // Южно-русская сельскохозяйственная газета. Издание Харьковского Общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности. – 1913. – № 27. – С. 14.
10. Дьяконов Г. Н. Успехи железнодорожной сети в техническом отношении за 1881–1896 гг. / Отдел XVII. Строительство и инженерное дело; морское и речное судоходство / Г. Н. Дьяконов / Производительные силы России // Под ред. В. И. Ковалевского. – СПб: типографии: А. Леиферта, Исидора Гольдберга, «Экономическая», 1896. – С. 53–71.
11. История Крыма с древнейших времен до наших дней (в очерках). – Симферополь: Атлас-компакт, 2006. – 400 с.
12. Короленко Б. А. Инкорпорація Криму Російською імперією у 1783–1796 рр.: політичний та етносоціальні аспекти: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: 07.00.01 / Б. А. Короленко. – К., 2005. – 18 с.; Савчук В. С. Естествонаучные общества юга Российской империи: вторая половина XIX – начало XX в. / В. С. Савчук. – Днепропетровск: Изд-во ДГУ, 1994. – 232 с.; Черненко К. О. Становлення і розвиток природознавчих досліджень в Криму (кінець XVIII – початок XX століття): дис. ... кандидата іст. наук: спец. 07.00.07 / Карина Олексіївна Черненко. – К., 1998. – 209 с.

13. Макаров М. Историко-краеведческий очерк / М. Макаров. – Симферополь : Крымиздат, 1956. – 212 с.
14. Мальгин А. В. Русская Ривьера / А. В. Мальгин. – Симферополь : Сонат, 2004. – 352 с.
15. Маскина А. С. Таврическое земство в 1866–1890 гг. (Социальный состав, бюджет и практическая деятельность): автореф. дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / А. С. Маскина. – М. : Издательство Московского университета, 1982. – 17 с.; Потехин В. Е. Никитский ботанический сад в развитии сельского хозяйства юга России (1812–1861 гг.): дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. / В. Е. Потехин. – М., 1978. – 168 с.; Секиринский С. А. Сельское хозяйство и крестьянство Крыма и Северной Таврии в конце XVIII – начале XX в. (1783–1917 гг.): автореф. дисс. ... д-ра ист. наук: 07.00.02 / С. А. Секиринский. – Львов, 1974. – 34 с.
16. Надинский П. Н. Очерки по истории Крыма. Часть 1. / П. Н. Надинский. – Симферополь : Крымиздат, 1951. – 232 с.
17. Очерк положения виноградарства и виноделия в России // Очерк современного состояния плодоводства, огородничества и виноградарства с виноделием в России и правительственных мероприятий к их развитию. – Санкт-Петербург : Типография В. Киршбаума, 1899. – С. 61–74.
18. Секиринский С. А. Сельское хозяйство и крестьянство Крыма и Северной Таврии в конце XVIII – начале XX в. (1783–1917 гг.): автореф. дисс. ... д-ра ист. наук: 07.00.02 / С. А. Секиринский. – Львов, 1974. – 34 с.
19. Соковнин Н. Объяснения по поводу помещенной в 73 № Таврических губернских ведомостях 1867 г. статьи о Крымской железной дороге / Н. Соковнин. – Одесса: типография Л. Нитче, 1868. – 14 с.
20. Сытин В. Очерк экономического положения виноградарства и виноделия на Южном берегу Крыма / В. Сытин // Вестник виноделия. – 1914. – №№7–8. – С. 404–408; 1915. – №№7–8. – С. 321–337.
21. Техническая переработка плодов и овощей. Внутреннее передвижение их и обороты внешней торговли // Очерк современного состояния плодоводства, огородничества и виноградарства с виноделием в России и правительственных мероприятий к их развитию. – Санкт-Петербург : Типография В. Киршбаума, 1899. – С. 47–53.
22. Хок С. Банковский кризис, крестьянская реформа и выкупная операция в России. 1857–1861 / Великие реформы в России. 1856–1874 / С. Хок. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1992. – С. 90–105.
23. Ширяев С. Помещичья колонизация и русские усадьбы в Крыму в конце XVIII – первой половине XIX в. / С. Ширяев // Крым. – 1927. – № 2 (4). – С. 169–186.