

DOI: <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-109-116>

УДК 9.930.85

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОРОДСКОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ ЯРОСЛАВЛЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ТРАМВАЙНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

*Я. В. Пуневский*

*Государственный университет просвещения, Московская область,  
Мытищи, ул. Веры Волошиной, д.24, 141014, Россия*

### **Аннотация.**

**Введение.** Статья посвящена изучению деятельности ярославской городской думы и управы по устройству городского трамвая в конце XIX-начале XX века, период наиболее активного развития городского хозяйства российских городов. **Материалы и методы.** Исследование основано на анализе опубликованных и неопубликованных источников: отчетов ярославской городской управы и журналов ярославской городской думы, периодической печати, делопроизводственной документации и фондов Государственного архива Ярославской области. В работе использовались хронологический, сравнительно-исторический, историко-системный методы. **Результаты.** Открытие ярославского трамвая относится к 1900 г., хотя во многих губернских городах трамвай к этому времени трамвай уже существовал. Контракт на устройство ярославского трамвая был заключен с бельгийским обществом франко-русских мастерских. О значимости трамвая для органов городского самоуправления свидетельствует существование и активная деятельность трамвайной комиссии при городской управе. Члены комиссии занимались проведением осмотров состояния вагонов, решение вопросов о проведении новых трамвайных линий, модернизации старых. **Заключение.** Открытие ярославского трамвая в 1900 г. стало важным событием городской жизни. Несмотря на то, что собственниками трамвая были бельгийские предприниматели органы городского самоуправления играли значительную роль в его организации и работе. С самого начала появления трамвая действия бельгийского общества были поставлены под контроль трамвайной комиссии городской управы. Существенным недостатком ярославского трамвая в рассматриваемый в работе период стало то, что прибыль от его эксплуатации аккумулировали частные предприниматели, а выдвигавшиеся в городской думе инициативы выкупа трамвая в городскую казну так и остались не реализованными.

---

**Ключевые слова:** трамвай, самоуправление, городская дума, городская управа, Ярославль, строительство, расходы

Для цитирования: Пуневский Я.В. (2024) Деятельность городского самоуправления Ярославля по организации трамвайного движения в городе в конце XIX-начале XX века // История: Факты и символы. № 1 (38). С. 109-116 <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-109-116>

Статья поступила: 10.09.2023

Статья принята в печать: 08.02.2024

Статья опубликована: 15.03.2024

© Пуневский Я. 2024

## ACTIVITIES OF THE YAROSLAVL CITY GOVERNMENT ON THE ORGANIZATION OF TRAM TRAFFIC IN THE CITY IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURY

**Yaroslav V. Punevsky**

*State University of Education, Moscow region, Mytishchi,  
Vera Voloshina str., 24, 141014, Russian Federation*

### Abstract

**Introduction.** The article is devoted to the study of the activities of the Yaroslavl City Duma and the city council on the construction of a city tram in the late XIX-early XX century, during the most active development of the urban economy of Russian cities. **Materials and methods.** The research is based on the analysis of published and unpublished sources: reports of the Yaroslavl City Council and journals of the Yaroslavl City Duma, periodicals, office records and funds of the State Archive of the Yaroslavl region. Chronological, comparative-historical, historical-system methods were used in the work. **Results.** The opening of the Yaroslavl tram dates back to 1900, although in many provincial cities the tram already existed by that time. The contract for the construction of the Yaroslavl tram was signed with the Belgian society of French-Russian workshops. The importance of the tram for city self-government bodies is evidenced by the existence and active activity of the tram commission under the city government. The members of the commission were engaged in carrying out inspections of the condition of the cars, resolving issues on the implementation of new tram lines, modernization of old ones. **Conclusion.** The opening of the Yaroslavl tram in 1900 was an important event of city life. Despite the fact that the owners of the tram were Belgian entrepreneurs, the municipal authorities played a significant role in its organization and operation. From the very beginning of the appearance of the tram, the actions of the Belgian society were put under the control of the tram commission of the city council. A significant disadvantage of the Yaroslavl tram during the period under consideration in the work was that private entrepreneurs accumulated profits from its operation, and several initiatives put forward in the city Duma to buy the tram to the city treasury remained unfulfilled.

---

**Keywords:** tram, self-government, city Duma, city council, Yaroslavl, construction, expenses

For citation: Punevsky Y.V. Activity of Yaroslavl city self-government on the organization of tram traffic in the city at the end of the XIX-beginning of the XX century In *History: Facts and Symbols*. No. 1 (38), pp. 109-116 <https://doi.org/10.24888/2410-4205-2024-38-1-109-116>

Received: 10.09.2023

Revised: 02.08.2024

Published: 15.03.2024

© Punevsky Y. 2024

### 1. Введение

Цель настоящей статьи – изучить деятельность органов городского самоуправления Ярославля по организации трамвайного движения в городе. Для освещения этого вопроса необходимо выяснить условия появления ярославского трамвая, уровень расходов на его устройство и содержание со стороны городской управы, показать участие городской управы в деле расширения и модернизации трамвайного движения, определить степень участия городской управы в управлении предприятием, формы и методы контроля. Хронологические рамки исследования охватывают период от введения в действие «Городового положения» 1870 г., которое значительно увеличило права и сферу компетенции городского самоуправления в России до начала первой мировой войны, когда

самоуправление, городское и сельское, было поставлено в совершенно новые условия, а старые задачи модернизации городского хозяйства вынужденно отходили на второй план [17, с. 141–148; 20, с. 118–119].

## 2. Материалы и методы

Исследование выполнено на основе изучения опубликованных и неопубликованных источников. Среди опубликованных источников значительное место занимает периодическая печать, как официальная – «Ярославские губернские ведомости», так и газеты либеральной ориентации («Северный край», «Голос», «Родной край»). Кроме того, в исследовании были использованы опубликованные отчеты ярославской городской управы и журналы ярославской городской думы. Неопубликованные источники, использованные в работе, были извлечены из фондов Государственного архива Ярославской области. Преимущественно, это делопроизводственная документация ярославской городской управы, посвященная вопросам устройства городского трамвая, а в дальнейшем контроля и надзора за ним. В работе использовались хронологический, сравнительно-исторический, историко-системный методы.

## 3. Результаты

Появление электрического трамвая в российских городах относится к 1890-м годам. К 1898 г. электрические трамваи уже существовали в Киеве, Elizavetgrade, Екатеринославе, а строились – в Орле, Москве, Одессе и Курске [29]. Как установила Л.В. Кошман, к началу XX в. трамвай существовал в 15 губернских городах (в т.ч. в Ярославле) и 6 уездных. Однако протяженность линий обычно была небольшой: в Москве 4 версты, в среднем 9 верст, лишь в Казани 24 версты, в Ярославле – 13,2 версты [19, с. 89]. Открытие ярославского трамвая произошло в декабре 1900 года [27]. Всего в рассматриваемый нами период в Ярославле было открыто 4 трамвайных линии [18, с. 16].

Соглашение о строительстве трамвая с бельгийским обществом франко-русских мастеров было заключено еще в мае 1897 года. В соответствии с соглашением существенную часть доходов от трамвая аккумулировало бельгийское общество, с другой стороны, оно же несло основные расходы по содержанию трамвая. Лишь только через 42 года все предприятие трамвая должно было перейти в ведение города. Исследователи отметили, что предприятие по эксплуатации трамвая оказалось не таким уж выгодным. Так, при средней дневной выручке в 240 рублей, только на содержание трамвайного парка требовалось не менее 300 рублей в день [30, с. 187].

Лишь в начале XX в. городское самоуправление смогло компенсировать некоторую часть расходов на устройство трамвая. Согласно данным газеты «Родной край» в 1908 г. трамвай дал доход городу 4000 рублей, по смете 1909 г. предполагается получить от трамвая 7000 рублей «считая в том числе даровое освещение 25 электрическим фонарями, принятое на свой счет управлением трамвая» [26]. Анализ опубликованных отчетов ярославской городской управы начала XX в. показывает несколько иную картину. Так, с 1903 г. управление трамвая платило городу 500 р. за снабжение электроэнергией частных зданий, которые, к слову, в городской смете причислялись к разделу «другие доходы», а не «доходы с городских предприятий» [21, с. 32]. По сути, это пособие являлось выплатой 2% с валовой доходности, полученной бельгийским обществом при снабжении электричеством зданий, принадлежащих городскому управлению [22, с. 28]. С 1906 г. пособие, получаемое городом от управления трамвая, увеличилось до 2200–2500 рублей, за счет платы за право прокладки железнодорожных путей [23, с. 30; 24, с. 22; 25, с. 42].

Управление трамвая занималось и освещением улиц и площадей города дуговыми фонарями [13, с. 165]. Договор на освещение города электрическими дуговыми фонарями был заключен 2 декабря 1908 года [15, с. 49]. Кроме того, бельгийское общество получило ряд льгот и преференций в других отраслях городского хозяйства Ярославля. Например, в 1904 г. общество получило разрешение на устройство водопровода из реки Которосли с

безвозмездным отводом места под водокачку и правом прокладки водопроводных труб по Любимской улице [13, с. 165].

Отношения органов городского самоуправления и собственников городского трамвая подчас были сложными. Например, в 1913 г. существовал спор о размере участка городской земли отведенному Бельгийскому анонимному обществу трамваев и применений электричества, который был связан с желанием общества приступить к расширению трамвая [4, л. 14]. Статья по поводу разногласий города и управления трамвая по поводу расширения электрической станции в газете «Голос» назвали «Война с трамваем» [10].

По случаю открытия ярославского трамвая 17 декабря 1900 г. состоялся молебен в машинном отделении главной электрической станции, на который явились почетные гости во главе с городским головой И.А. Вахромеевым [1, с. 37]. Безусловно, трамвай занимал значимое место в городском хозяйстве. Для контроля за состоянием трамвая при ярославской городской думе функционировала трамвайная комиссия, которая состояла из городского головы, двух членов управы, пяти гласных, губернского инженера, инженера технолога, инженера механика и электротехника [4, л. 15об.–16.; 8].

Трамвайная комиссия ярославской городской думы разрешала жалобы жителей города на нарушения, допущенные управлением трамвая [9]. Например, в 1913 г. в городской думе обсуждалось ходатайство извозчиков о прекращении посыпки трамвайных путей солью с целью очищения от снега. «Такой способ очистки варварски калечит наших лошадей и приносит нам громадные убытки», отмечалось в документе. Городская управа настаивала на привлечении управления трамвая к уголовной ответственности за причиненные убытки и даже предоставила бесплатные услуги юриста извозчикам [5, л. 1–3]. В свою очередь, трамвайная комиссия ярославской городской думы 14 января 1913 г. обратила внимание на необходимость издания обязательных правил, запрещающих посыпку трамвайных путей солью. Соответствующее постановление было утверждено на заседании ярославской городской думы 7 марта 1913 года [5, л. 5–7об.].

Городская управа Ярославля была вынуждена контролировать состояние городского трамвая посредством проведения осмотров. Например, в 1914 г. осмотр трамвайной сети Ярославля, произведенный по распоряжению ярославского губернатора, выявил следующие факты: «вагоны трамвая, как с внешней стороны, так и по конструкции крайне неудовлетворительны, они грязны, краски вылинялы, оконные перелеты вставлены непрочны и т.п., ручные тормоза во всех вагонах неудовлетворительны, электрические тормоза в некоторых вагона также плохи». По результатам осмотра управлению трамвая бельгийским предпринимателям был дан шести месячный срок на устранение неисправностей [16, с. 124].

В акте по результатам другого осмотра состояния трамвая, проведенного городской управой, подчеркивалось, что вагоны недавно подвергались капитальному ремонту. В то же время был выявлен ряд проблем. «Со стороны внешнего вида вагоны не отвечают самым скромным требованиям. Они грязны, краски вылиняли, потрескались. Полировка скамеек исчиркана. Оконные переплеты вставлены не плотно. Полы в некоторых вагонах имеют щели ... вообще вагоны содержатся неопрятно», отмечалось в отчете трамвайной комиссии [4, л. 5об.]. Серьезные проблемы были выявлены с тормозами. Комиссия обратила внимание на то, что администрация местного управления трамвая должна проводить испытания вагоновожатых, «с занесением результатов в специально заведенную книгу». Осознавалась и необходимость издать отдельное обязательное постановление по этому вопросу [4, л. 8–9об.]. Контроль со стороны трамвайной комиссии подвергалось не только состояние вагонов трамвая. В 1911 г. газета «Голос» сообщала, что ярославский трамвай часто отклоняется от расписания [6]. Врачебный совет, собравшийся в 1911 г. при губернском правлении обратил внимание ярославской городской управы на тот факт, что трамвай может являться переносчиком заболеваний и рекомендовал управе наладить процесс дезинфекции вагонов, а также «следить чтобы в трамваях не плевали на пол» [7].

В ведении трамвайной комиссии также находилось решение вопроса о расширении и модернизации трамвайных линий. В 1900 г. было санкционировано изменение маршрута городского трамвая с Казанской улицы на Большую постовую линию [12, с. 98–100]. В 1910 г. обсуждалось проведение трамвая на Соборную площадь [2, л. 1–3]. 11 мая 1907 г. было решено расширить линию городского трамвая от Сенной площади по правой стороне Мологской улице, а также по правой стороне Дворянской улицы по направлению к Романовской заставе [14, с. 184].

Постепенно в городском управлении стали осознавать необходимость взять под контроль города заведывание городским трамваем, поскольку в перспективе это был хороший способ пополнить городской бюджет. 17 марта 1914 г. на заседании ярославской городской думы гласный В.Н. Шкатов в качестве пути недопущения финансового краха города советовал «сосредоточить в своих руках доходы от прибыльных предприятий: трамвай, электрическое освещение, перевоз, скотобойни, ассенизационный обоз и прочее» [11]. В 1902 г. поступления в бюджеты всех городов империи от эксплуатации городских трамваев составили 812 217 руб. из – 3 147532 руб. доходов с других сооружений и предприятий, т.е. 25,8% всех доходов с городских предприятий. Общая сумма доходов городов в том же году составила 102 412 504 рублей [28].

С другой стороны, бельгийское общество, заведовавшее городским трамваем, также стремилось модернизировать свое предприятие для получения наибольшей прибыли. В частности, в 1912 г. был поставлен вопрос о переустройстве и расширении трамвайных линий. В своем заявлении в управу уполномоченный Бельгийского общества обуславливал эту необходимость развитием промышленности и торговли в городе, а также увеличением населения. Намеченные изменения были весьма масштабными. Предполагалось расширение Власьевской линии, устройство трамвайных путей под Знаменской башней, некоторое переустройство канализации и изменение профиля улиц, увеличение числа вагонов, строительство прямой линии между театральной площадью и ярославской большой мануфактурой [3, л. 1–4]. После разрешения комиссией по общим вопросам думы проведения линии под знаменской башни этим делом заинтересовался ярославский совет общества защиты и сохранения в России памятников искусства и старины. В своем обращении в управу совет общества указывал на тот факт, что: «башня является почти единственным в Ярославле памятником гражданского зодчества XVII века» [3, л. 7–9об.].

В связи с поставленной управлением трамвая проблемой необходимости существенной модернизации трамвайной сети города на заседании ярославской городской думы 13 декабря 1912 г. городской голова А.И. Вахромеев указывал на необходимость предложить обществу управления трамваем подумать о путях обхода знаменской башни. Прения затянулись, в итоге решено заняться решением вопроса о выкупе городом предприятия трамвая [3, л. 9об.]. Гласный думы А. П. Преображенский заметил «если хотим выкупать – не выгодно расширять предприятие в таком крупном размере». Однако, в рассматриваемый нами период планы некоторых городских деятелей по выкупу предприятия городского трамвая в городскую казну так и не осуществились.

#### **4. Заключение**

Открытие трамвайного движения, последовавшее в конце XIX-начале XX вв., стало важным событием городской жизни и для Ярославля. О его значимости для городских властей свидетельствует присутствие городского головы А.И. Вахромеева на церемонии открытия трамвая, существование и активная деятельность при городской управе специальной трамвайной комиссии. Деятельность трамвайной комиссии городской управе концентрировалась на разрешении жалоб обывателей на недостатки городского трамвая, проведении осмотров состояния вагонов, в том числе и в санитарном отношении, решении вопросов расширения и модернизации трамвайных линий. Существенным недостатком ярославского трамвая был тот факт, что контроль над ним принадлежал исключительно бельгий-

скому обществу франко-русских мастерских. А город получал лишь некоторые компенсации от общества. Планы по расширению контроля и даже выкупу всего предприятия на городской счет периодически возникали в ярославской городской думе, но, к 1914 г. так и не были реализованы.

### *Список источников литературы*

1. Велитченко Н.С. Деятельность И.А. (2000). *Вахромеева на посту городского головы в 1881–1887 гг.* // VIII Золотаревские чтения: тезисы докладов научной конференции (16-17 октября 2000 г.). К 90-летию Рыбинского музея. /под ред. А.М. Селиванова. Рыбинск: Рыбинское подворье. С. 37–39.
2. Государственный архив Ярославской области (далее – ГАЯО). Ф. 509. Оп. 1. Д. 1405.
3. ГАЯО. Ф. 509. Оп. 1.1. Д. 1562.
4. ГАЯО. Ф. 509. Оп. 1.1. Д. 1634.
5. ГАЯО. Ф. 509. Оп. 1.1. Д. 1636.
6. Голос. 1911. 1 февраля.
7. Голос. 1911. 15 декабря.
8. Голос. 1912. 15 марта.
9. Голос. 1912. 23 марта.
10. Голос. 1913. 30 апреля.
11. Голос 1914. 19 марта.
12. *Журналы Ярославской городской думы за 1900 год.* (1901). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 301 с.
13. *Журналы Ярославской городской думы за 1904 год.* (1905). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 267 с.
14. *Журналы Ярославской городской думы за 1907 год.* (1908). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 468 с.
15. *Журналы Ярославской городской думы за 1909 год.* (1910). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 402 с.
16. *Журналы Ярославской городской думы за 1914 год.* (1915). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 316 с.
17. Забелин П.В. (2017). *Местное самоуправление в годы Первой мировой войны: новые направления деятельности (на материалах Смоленской губернии).* Смоленск: Маджента (Библиотека историко-литературного журнала «Странник»). 176 с.
18. Кабанова Н.В. (2017). *И.А. Вахромеев – городской голова Ярославля* // Вахромеевские чтения: сборник материалов научной конференции (Ярославль, 7 декабря 2006 года). Ярославль: МУБиНТ. 109 с. С. 13-18.
19. Кошман Л.В. (2008). *Город и городская жизнь в России XIX столетия: социальные и культурные аспекты.* М.: РОССПЭН. 446 с.
20. Красовская Ю.В. (2018). *Ярославская городская дума и Первая мировая война* // 17 Золотаревские чтения. Материалы научной конференции, 30 октября 2018 г. Рыбинск: Рыбинский музей-заповедник. 342 с. С. 118-122.
21. *Отчет Ярославской городской управы за 1903 год.* (1904). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 127 с.
22. *Отчет Ярославской городской управы за 1904 год.* (1905). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы, 1905. 107 с.
23. *Отчет Ярославской городской управы за 1906 год.* (1907). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 192 с.
24. *Отчет Ярославской городской управы за 1907 год.* (1908). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 104 с.

25. *Отчет Ярославской городской управы за 1908 год.* (1909). Ярославль: изд-во Ярославской городской управы. 264 с.
26. Родной край. 1909. 23 января.
27. Северный край. 1900. 11 декабря.
28. Северный край. 1902. 2 ноября.
29. Ярославские губернские ведомости. Часть неофициальная. 1898. 11 июля.
30. *Ярославль и ярославцы: сюжеты повседневной жизни губернского города* коллективная монография. (2013). / М. В. Александрова, А. В. Бородкин, Н. В. Дутов. Ярославль: Взд-во ЯГПУ. 276 с.

### *References*

1. Velitchenko N.S. Dejatel'nost' I.A. (2000). *Vakhromeeva na postu gorodskogo golovy v 1881–1887 gg.* [Vakhromeyev as mayor in 1881-1887] in VIII Zolotarevskie chteniya: tezisy dokladov nauchnoj konferencii (16-17 oktjabrja 2000 g.). K 90-letiju Rybinskogo muzeja. /pod red. A.M. Selivanova. Rybinsk, Rybinskoe podvor'e Publ., 37–39. (in Russian)
2. Gosudarstvennyj arhiv Jaroslavskoj oblasti (GAJaO) [State Archive of the Yaroslavl Region], f. 509, op. 1, d. 1405. (in Russian)
3. GAIaO [GAYAO], f. 509, op. 1.1, d. 1562. (in Russian)
4. GAIaO [GAYAO], f. 509, op. 1.1, d. 1634. (in Russian)
5. GAIaO [GAYAO], f. 509, op. 1.1, d. 1636. (in Russian)
6. Golos [Voice newspaper]. 1911, 1 fevralia. (in Russian)
7. Golos [Voice newspaper]. 1911, 15 dekabria. (in Russian)
8. Golos [Voice newspaper]. 1912, 15 marta. (in Russian)
9. Golos [Voice newspaper]. 1912, 23 marta. (in Russian)
10. Golos [Voice newspaper]. 1913, 30 aprelija. (in Russian)
11. Golos [Voice newspaper]. 1914, 19 marta. (in Russian)
12. *Zhurnaly Iaroslavskoi gorodskoi dumy za 1900 god.* (1901). [Journals of the Yaroslavl City Duma for 1900]. Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravы publ.. (in Russian)
13. *Zhurnaly Iaroslavskoi gorodskoi dumy za 1904 god.* (1905). [Journals of the Yaroslavl City Duma for 1904]. (1905). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravы publ.. (in Russian)
14. *Zhurnaly Iaroslavskoi gorodskoi dumy za 1907 god.* (1908). [Journals of the Yaroslavl City Duma for 1907]. (1908). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravы publ.. (in Russian)
15. *Zhurnaly Iaroslavskoi gorodskoi dumy za 1909 god.* (1910). [Journals of the Yaroslavl City Duma for 1909]. (1910). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravы publ.. (in Russian)
16. *Zhurnaly Iaroslavskoi gorodskoi dumy za 1914 god.* (1915). [Journals of the Yaroslavl City Duma for 1914]. (1915). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravы publ.. (in Russian)
17. Zabelin P.V. (2017). *Mestnoe samoupravlenie v gody Pervoi mirovoi voyny: novye napravleniia deiatel'nosti (na materialakh Smolenskoj gubernii)* [Local self-government during the First World War: new directions of activity (based on the materials of the Smolensk Province)]. Smolensk: Madzhenta (Biblioteka istoriko-literaturnogo zhurnala «Strannik) publ.. (in Russian)
18. Kabanova N.V. (2017). *I.A. Vakhromeev – gorodskoi golova Iaroslavlia* [I.A. Vakhromeev – Mayor of Yaroslavl] in *Vakhromeevskie chteniia: sbornik materialov nauchnoi konferentsii* (Iaroslavl', 7 dekabria 2006 goda). Iaroslavl', MUBiNT Publ., 13-18. (in Russian)
19. Koshman L.V. (2008). *Gorod i gorodskaja zhizn' v Rossii XIX stoletii: sotsial'nye i kul'turnye aspekty* [The city and urban life in Russia of the XIX century: social and cultural aspects]. Moscow, ROSSPEN Publ. (in Russian)
20. Krasovskaia Iu.V. (2018). *Iaroslavskaja gorodskaja дума i Pervaia mirovaia vojna* [Yaroslavl City Duma and the First World War] in *17 Zolotarevskie chteniia. Materialy nauchnoi konferentsii, 30 oktiabria 2018 g.* Rybinsk, Rybinskii muzei-zapovednik, 118-122. (in Russian)

21. *Otchet Iaroslavskoi gorodskoi upravy za 1903 god* [Report of the Yaroslavl City Council for 1903]. (1904). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravy publ.. (in Russian)
22. *Otchet Iaroslavskoi gorodskoi upravy za 1904 god* [Report of the Yaroslavl City Council for 1904]. (1905). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravy publ., 1905. (in Russian)
23. *Otchet Iaroslavskoi gorodskoi upravy za 1906 god* [Report of the Yaroslavl City Council for 1906]. (1907). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravy publ.. (in Russian)
24. *Otchet Iaroslavskoi gorodskoi upravy za 1907 god* [Report of the Yaroslavl City Council for 1907]. (1908). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravy publ.. (in Russian)
25. *Otchet Iaroslavskoi gorodskoi upravy za 1908 god* [Report of the Yaroslavl City Council for 1908]. (1909). Iaroslavl', Iaroslavskoi gorodskoi upravy publ.. (in Russian)
26. *Rodnoi krai* [Native land newspaper]. 1909. 23 ianvaria. (in Russian)
27. *Severnyi krai* [Northern Territory newspaper]. 1900. 11 dekabria. (in Russian)
28. *Severnyi krai* [Northern Territory newspaper]. 1902. 2 noiabria. (in Russian)
29. *Iaroslavskie gubernskie vedomosti. Chast' neofitsial'naia* [Yaroslavl provincial vedomosti. The unofficial part]. 1898. 11 iiulia. (in Russian)
30. *Iaroslavl' i iaroslavtsy: siuzhety povsednevnoi zhizni gubernskogo goroda kollektivnaia monografiia* [Yaroslavl and Yaroslavtsy: plots of everyday life of the provincial city]. (2013). M. V. Aleksandrova, A. V. Borodkin, N. V. Dutov. Iaroslavl', IaGPU Publ. 276 s. (in Russian).