

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
имени М.В. ЛОМОНОСОВА

*На правах рукописи*

**Айдин Юнус Эмре**

**Железнодорожное строительство в Крыму  
во второй половине XIX – начале XX века**

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Москва – 2023

Диссертация подготовлена на кафедре истории России XIX века – начала XX века исторического факультета ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

**Научный руководитель – Белоусова Ольга Владимировна,**  
кандидат исторических наук

**Официальные оппоненты – Борщик Наталья Дмитриевна,**  
доктор исторических наук, профессор,  
ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского»,  
Таврическая академия, исторический факультет, кафедра документоведения и архивоведения, профессор  
**Морозан Владимир Васильевич,**  
доктор исторических наук, профессор  
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет», Институт истории, кафедра истории народов стран СНГ, профессор  
**Володин Андрей Юрьевич,**  
кандидат исторических наук, ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова», исторический факультет, кафедра исторической информатики, доцент

Защита диссертации состоится «19» июня 2023 года в 14.00 часов на заседании диссертационного совета МГУ.056.1 Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова по адресу: 119234, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27, корп. 4, исторический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, ауд. А-419.

E-mail: ot-dissovet@hist.msu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в отделе диссертаций Научной библиотеки МГУ имени М.В. Ломоносова (Ломоносовский проспект, д. 27) и на портале: <https://dissovet.msu.ru/dissertation/056.1/2556>

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 года

Ученый секретарь диссертационного совета,  
кандидат исторических наук

О.В. Белоусова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Научная значимость и актуальность.** Железные дороги традиционно считаются локомотивом развития российской экономики. После Крымской войны перед правительством встала насущная проблема модернизации страны, поэтому строительству железных дорог стала отводиться первостепенная роль. В обществе к строительству железных дорог на юге было привлечено пристальное внимание, полемика публицистов вокруг строительства южной дороги если не влияла на политику правительства, то удерживала постоянный интерес к этой проблеме – особенно в связи с особым стратегическим значением Крыма. Развитие железнодорожного транспорта на полуострове оказывало существенное воздействие на его социально-экономическую и культурную жизнь. В настоящем исследовании впервые изучается региональный аспект строительства железных дорог в этом регионе в контексте общеимперской модернизации второй половины XIX – начала XX в., важнейшим аспектом которой явилось именно совершенствование транспортной инфраструктуры государства.

**Объект и предмет исследования.** Объектом исследования является развитие железнодорожного транспорта в Крыму во второй половине XIX – начале XX в. Предмет изучения – это непосредственно сам процесс создания железных дорог: от подготовки проекта, проведения изыскательных, а потом строительных работ до открытия движения и усовершенствования всего путейского хозяйства.

**Хронологические рамки исследования** охватывают период с 40-х гг. XIX в., когда были подготовлены первые проекты строительства железных дорог в Крыму, до 1917 г., когда прекратила свое существование государственная система, которая являлась организатором той модернизации, в рамках которой осуществлялось развитие железнодорожной сети, в том числе в Причерноморье.

**Территориальные границы исследования** связаны с его объектом и предметом и привязаны к территориям Таврической губернии и частично Екатеринославской губернии, по которой проходила Лозово-Севастопольская дорога.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является изучение железнодорожного строительства и его специфики на Крымском полуострове в дореволюционный период. В соответствии с заявленной целью необходимо решить следующие исследовательские задачи:

– изучить первые проекты и планы строительства железных дорог в 40-х гг. XIX в. и рассмотреть опыт строительства англичанами первой железной дороги в Балаклаве во время Крымской войны (1853–1856);

– проанализировать проекты железнодорожного строительства в Крыму во второй половине 1850-х – 1860-х гг. и причины задержки строительства стратегически важной магистрали;

– рассмотреть устав Общества Лозово-Севастопольской дороги, выявить его специфику применительно к трансформации железнодорожной политики в начале 1870-х гг., определить роль в данном процессе П.И. Губонина как владельца концессии;

– систематизировать сведения о проектировании и строительстве Джанкой-Феодосийской и Евпаторийской дорог как ответвлений Лозово-Севастопольской магистрали, о влиянии на проектирование крымских дорог переноса коммерческого порта в Феодосию;

– определить специфику проектирования и строительства железных дорог в Крыму в годы Первой мировой войны;

– разобрать неосуществленные проекты железнодорожного строительства в Крыму.

**Методологическая основа исследования.** Диссертация написана на основе ключевых принципов исторического исследования – историзма и объективности.

В работе были использованы историко-описательный, сравнительно-исторический методы и метод микроистории.

Историко-описательный метод сводится к последовательному фиксации фактов разработки проектов железных дорог в Крыму, технических условий и специфики строительства. Аккумуляция значительного объема фактической информации позволило реконструировать этапы строительства железных дорог на полуострове.

Сравнительно-исторический метод предполагает сопоставление событий, явлений, процессов, обладающих схожими признаками, установление их сходства или различия вследствие появления их в одинаковых условиях или видоизменения, которые они претерпели в течение своего развития. Политика правительства в железнодорожной отрасли во второй половине XIX в. претерпела существенные трансформации, которые отразились сначала на практике выдачи концессии, определении плана строительства железных дорог и его основных направлений, установлении государственного контроля за строительством и эксплуатацией путей. Всё это проецировалось и на строительство железных дорог в Крыму.

Метод микроистории используется при изучении фактов и феноменов, локализованных в рамках предельно ограниченного пространства. В данном случае территория полуострова даже не вполне подпадает под критерии такой локальности. Однако при изучении истории проектирования и строительства отдельных линий осуществлялась привязка к конкретным местностям Крыма, что сделало обоснованным задействование в настоящей работе и этого метода.

**Степень изученности темы.** Региональному аспекту железнодорожного строительства в Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. уделено внимание как в общих работах, посвященных железнодорожному транспорту, так и в специальных исследованиях.

Специфика дореволюционного периода в отечественной историографии заключается в том, что авторы были современниками железнодорожного строительства. Развитие высокоскоростных коммуникаций рассматривалось

ими в контексте экономической политики, участия государства в этом процессе. Общественная полемика вокруг железнодорожного вопроса накладывала определенный отпечаток на исследования этого периода. Видный земский деятель А.А. Головачев одним из первых подготовил несколько работ о развитии железных дорог в России<sup>1</sup>. Затем появились исследования, в которых рассматривались экономическое и финансовое значение железных дорог, их влияние на промышленность, сельское хозяйство<sup>2</sup>.

Важное значение имеют исторические работы о развитии железных дорог, основанные на архивных материалах, например, исследование В.М. Верховского<sup>3</sup>. Определенной вехой в изучении правительственной политики в области железнодорожного дела стало юбилейное издание (к столетнему юбилею Комитета министров) Н.А. Кислинского<sup>4</sup>.

Следующий этап в отечественной историографии связан с советским периодом. Марксистский подход к изучению развития капиталистических отношений после отмены крепостного права в 1861 г. обусловил внимание исследователей к экономике железнодорожного транспорта<sup>5</sup>. В 1925 г. к столетию открытия первой в мире железной дороги Стоктон–Дарлингтон в Великобритании был подготовлен сборник работ видных инженеров и

<sup>1</sup> Головачев А.А. Железные дороги в России // Сборник государственных знаний. СПб., 1877. Т. 4. С. 220–322; 1878. Т. 6. С. 163–292; 1879. Т. 7. С. 135–263; 1880. Т. 8. С. 36–85; *Он же*. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881.

<sup>2</sup> Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. СПб., 1878; Житков С.М. Пути сообщения и финансы в истекшем столетии 1798–1898. СПб., 1900; Канишин Д.В. Опыт исследования экономического значения железных дорог. СПб., 1870; Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность, торговлю. СПб., 1896; Шишков А. Эксплуатация железных дорог. Т. 1. СПб., 1877; Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и отношение к интересам страны. Т. 1. М., 1875; Т. 2. М., 1878 и др.

<sup>3</sup> Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Вып. 1–2. СПб., 1898.

<sup>4</sup> Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк. Т. 1–2. СПб., 1902.

<sup>5</sup> Струмилин С.Г. Очерки советской экономики. М.; Л., 1930; Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952; Шмуккер М.М. Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России 1913–1922. М., 1923.

ученых<sup>6</sup>. Спустя несколько десятилетий в статье А.П. Погребинского было уделено внимание финансированию железнодорожного строительства, доходности и выкупу путей<sup>7</sup>. В работах А.М. Соловьевой<sup>8</sup> анализируется роль железнодорожного транспорта в процессе промышленной революции во второй половине XIX в., автор оценивает железнодорожную отрасль как важнейшую составляющую капиталистического хозяйства дореволюционной России.

В постсоветский период качественно расширился диапазон изучаемых вопросов, относящихся к истории российского железнодорожного транспорта. Выходит трехтомная «История железнодорожного транспорта», в первом томе которой рассматривается период 1836–1917 гг., относящийся к теме настоящей диссертации<sup>9</sup>. В работе изучаются география железнодорожного строительства, формирование сети железных дорог, экономика, эксплуатация, подготовка специалистов путей сообщения, администрирование железнодорожной отрасли, эволюция и совершенствование технических средств, технологии перевозок, особенности труда и быта железнодорожных рабочих и строителей. Это первая общая работа, позволяющая проследить развитие железнодорожной отрасли в Российской империи.

С конца XX в. в российской историографии наблюдается устойчивый интерес к истории предпринимательства и отдельным фигурам дореволюционного делового мира. В коллективной монографии «Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века» содержится очерк о частном железнодорожном предпринимательстве<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> Столетие железных дорог. М., 1925.

<sup>7</sup> Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954. С. 149–180.

<sup>8</sup> Соловьева А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. // Исторические записки. Т. 82. М., 1968. С. 89–119; Она же. Железнодорожный транспорт во второй половине XIX в. М., 1975.

<sup>9</sup> История железнодорожного транспорта. Т. 1: 1836–1917 гг. / Под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб., 1994.

<sup>10</sup> Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века. М., 1997. С. 78–89.

Его авторы проанализировали характерные черты железнодорожных акционерных предприятий, их сращивание с банками и комбинирование с производством тяжелой промышленности.

Отражению железнодорожного строительства в общественном мнении России XIX в. посвящены кандидатская диссертация и статья О.Н. Елютина<sup>11</sup>. Автор отмечает остроту дискуссии в пореформенный период по поводу выбора приоритетных направлений развития железнодорожной сети и подчеркивает, что среди экономистов, публицистов и государственных деятелей было немало сторонников именно ее крымского сегмента.

Существенным вкладом в изучение железнодорожной политики в царствование Александра III стали исследования В.Н. Тестова<sup>12</sup>. Они написаны на богатом архивном материале и затрагивают такие проблемы, как особенности строительства железных дорог, имевших военно-стратегическое значение, специфика географии строительства, проблемы финансирования, эксплуатации и управления железнодорожной отраслью. Автор рассматривает историю строительства за казенный счет Джанкой-Феодосийской линии, соединившей коммерческий порт с общей сетью железных дорог России.

Стратегическое значение железной дороги в Крыму рассмотрено в работах Н.В. Старостенкова. История формирования железнодорожных войск прослеживается и в связи с расширением географии строительства скоростных коммуникаций, а также с привлечением воинских формирований для строительства дорог, в том числе в Крыму<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> *Елютин О.Н.* Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России. 1830-е – 1880-е гг.: дис. канд. ист. наук. М., 2000; *Он же.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. 2004. № 2. С. 47–57.

<sup>12</sup> *Тестов В.Н.* Строительство и эксплуатация российских железных дорог экономического значения в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж, 2011; *Он же.* Реформирование управления экономикой железнодорожного транспорта России в 80-х – первой половине 90-х гг. XIX в. Воронеж, 2012; *Он же.* Возведение и функционирование стратегических железных дорог России в эпоху императора Александра III (1881–1894). 2-е изд., испр. и доп. Воронеж, 2016.

<sup>13</sup> *Старостенков В.Н.* Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи. М., 2002; *Он же.* Железнодорожные войска в России. Т. 1. На службе Российской империи: 1851–1917. М., 2001.



При написании диссертации были использованы общие работы, посвященные в целом истории железных дорог в России, основным этапам развития этой отрасли и реформированию системы управления путевым хозяйством<sup>14</sup>. Обращают на себя внимание приводимые в одной из них характеристика железнодорожного строительства как «железнодорожной революции»<sup>15</sup>, а также утверждение, что «экономическая политика России характеризовалась централизованной модернизацией, которая наиболее последовательно поводилась на железнодорожном транспорте»<sup>16</sup>.

Тема истории железнодорожного транспорта в Российской империи привлекала внимание и зарубежных историков. В 1964 г. в Лондоне вышла книга Дж. Вествуда «История русских железных дорог»<sup>17</sup>, где делался вывод о значительной роли иностранцев в деле развития этой отрасли. В монографии Т. Колемана<sup>18</sup> уделяется внимание железнодорожным предпринимателям, инженерам, рабочим – всем тем, кто строил пути и их инфраструктуру. В этом исследовании содержатся сведения о возведении Крымской железной дороги англичанами в годы войны (1853–1856). Ф.Б. Шенк<sup>19</sup> анализирует влияние железных дорог на общественную, культурную и политическую трансформации России в эпоху модернизации. Автор подчеркивает значение железной дороги в деле освоения пространства империи, причем сам термин «пространство» рассматривается автором в разных измерениях – политическом, экономическом, социальном, индустриальном, имперском.

Специальные работы, посвященные развитию железнодорожного транспорта в Крыму, появились еще в дореволюционный период. Ключевой

---

<sup>14</sup> Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001; Вульфов А.Б. История железных дорог Российской империи. М., 2016; Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И. Железнодорожная революция в России. 1836–1914. М., 2017.

<sup>15</sup> Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И. Указ. соч.

<sup>16</sup> Там же. С. 147.

<sup>17</sup> Westwood J.N. A History of Russian Railways. London, 1964.

<sup>18</sup> Coleman T. The Railway Navies. A History of the Men Who Made the Railways. London, 1966.

<sup>19</sup> Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016.

из них является книга В.П. Лепешинского<sup>20</sup>. Она написана на основе ежегодных отчетов акционерного железнодорожного общества за 1870–1880-е гг. Особое внимание автор уделил вопросам доходности дороги, динамики товарных грузов и пассажирских потоков, то есть влиянию путейской отрасли на экономическое и социальное развитие региона. Почти одновременно с этим трудом вышла книга Л.Ф. Шухтана о роли в хозяйственной жизни губернии пути от Джанкоя до Керчи через Феодосию<sup>21</sup>.

После 1917 г. стали выходить работы, посвященные отдельным аспектам истории железнодорожного транспорта в Крыму. Обстоятельным исследованием в этом ряду явилась брошюра В.И. Самсонова об английской дороге в Балаклаве в годы Крымской войны<sup>22</sup>, написанная исключительно на английских материалах. Благодаря привлечению новых источников и публикаций английских авторов современному исследователю В.Б. Иванову удалось дополнить историю этой британской линии<sup>23</sup>. В английской литературе эта тема получила широкое освещение<sup>24</sup>. Характерно название, данное англичанами построенному ими пути, – «Великая крымская главная железная дорога». Оно свидетельствует о том исключительном значении, которое придавалось ей в годы войны с Россией.

---

<sup>20</sup> *Лепешинский В.П.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896.

<sup>21</sup> *Шухтан Л.Ф.* Записка об экономическом значении железной дороги от одной из станций Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи. Харьков, 1895.

<sup>22</sup> *Самсонов В.И.* Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны. Севастополь, 1931.

<sup>23</sup> *Иванов В.Б.* Британские военно-технические инновации на примере английской железной дороги и их роль для достижения победы в Крымской войне 1853–1856 гг. // [Электронный ресурс]: <http://muzey-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01> (дата обращения: 01.09.2020).

<sup>24</sup> *Cooke B.* The Grand Crimean Central Railway: The Story of the Railway Built by the British in the Crimea during the War of 1854–1856. Knutsford (Cheshire), 1990; *Dawson A.* The Grand Crimean Central Railway. Stroud (Gloucestershire), 2020; *Idem.* The Railway That Helped Win the Crimean War: The Story of the Grand Crimean Central Railway. South Yorkshire, 2022.

Южнобережной дороге посвящено специальное исследование Б. Аплаксина, подготовившего подробный исторический экскурс о перипетиях обсуждений различных проектов этой линии<sup>25</sup>.

Изучение истории крымских железнодорожных дорог было продолжено в написанных для энциклопедии «Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г.» статьях А.С. Сенина о Курско-Харьково-Севастопольской и Южной железных дорогах<sup>26</sup>. Появляются работы, написанные на материалах в том числе крымских архивов. Так, А.П. Сенин рассматривает проектирование путей через Феодосию и Евпаторию<sup>27</sup>, а вековому юбилею линии Владиславовка–Керчь приурочена статья В.Ф. Санжаровца и Н.А. Рак<sup>28</sup>.

А.В. Мальгин в книге о Крыме как месте отдыха с конца XVIII до начала XX в.<sup>29</sup> рассказывает о разных видах транспорта на полуострове, в том числе о железнодорожном. В задачу автора не входило составление объемного очерка этой отрасли, однако им было показано, что активизация строительства разветвленной железнодорожной транспортной сети во многом была обусловлена потребностями стремительно развивавшейся курортной и туристической индустрии.

Значимый вклад в изучение железнодорожного строительства в Крыму в дореволюционный период внесли диссертационное исследование и статьи

---

<sup>25</sup> Аплаксин Б. Крымская южнобережная железная дорога // Крым. 1929. № 1 (9). С. 33–85.

<sup>26</sup> Сенин А.С. Курско-Харьково-Севастопольская железная дорога // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. Энциклопедия: в 2 томах. М., 2009. Т. 1. С. 1185–1186; Южные железные дороги // Там же. Т. 2. С. 1262–1263.

<sup>27</sup> Сенин А.П. Евпатория и железнодорожные проекты конца XIX века // Культура народов Причерноморья. 2009. № 174. Т. 2. С. 59–63; *Он же*. Проектирование Феодосийской железной дороги в 50–60-х гг. XIX века // XI Таврические научные чтения. Симферополь, 28 мая 2010 г. Сборник материалов. Симферополь, 2011. Ч. 2. С. 102–109.

<sup>28</sup> Санжаровец В.Ф., Рак Н.А. Керчь и железнодорожное строительство в Восточном Крыму в XIX – первой половине XX вв. (к 100-летию открытия линии Владиславовка–Керчь) // Арсений Иванович Маркевич. I Таврические международные чтения (Симферополь, 19 мая 2000 г.). Симферополь, 2000. С. 26–29.

<sup>29</sup> Мальгин А.В. Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – начало XX в. Симферополь, 2004.

А.С. Полянской<sup>30</sup>, в которых рассматривается как общее развитие транспорта на полуострове, так и становление его железнодорожной составляющей. Поскольку исследовательница осветила создание железнодорожных линий в Крыму лишь в общих чертах, в ее работах не отражены причины запоздалости начала их строительства, специфика выдачи концессии, нестыковки между частной и государственной инициативами в путевой отрасли, особенности строительства и эксплуатации дорог.

Таким образом, изучение истории железнодорожного транспорта в России началось еще до революции. Эта тема интересовала и зарубежных исследователей. В отечественной историографии имеются публикации, посвященные отдельным проектам линий в Крыму и частным вопросам функционирования там железнодорожного транспорта, однако целостной работы о строительстве железных дорог на полуострове нет.

**Источниковая база исследования** представлена разнообразными источниками, которые можно разделить на несколько групп.

К первой группе относятся законодательные акты, в которых затрагиваются вопросы строительства дорог и функционирования в целом всей их системы, в частности, «О сооружении первой сети железных дорог в России»<sup>31</sup>. Акты, касающиеся железнодорожного строительства непосредственно в Крыму, представлены уставом Общества Лозово-Севастопольской дороги и техническими условиями для строительства железной дороги<sup>32</sup>, а также дополнительными поправками к закону «Об изменении редакции № 51 устава Общества Лозово-Севастопольской железной дороги относительно выкупа сей дороги правительством»<sup>33</sup> и

---

<sup>30</sup> Полянская Е.С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г.: дис. канд. ист. наук. Ялта, 2016; *Она же*. К вопросу о становлении железной дороги в Евпатории // Евразийский союз ученых (ЕСУ). VIII. 2014. Исторические науки. С. 137–139; *Она же*. Становление железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Калмыцкого университета. 2018. № 40 (4). С. 30–36.

<sup>31</sup> Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ РИ). Собрание второе. Т. XXXII. № 31448.

<sup>32</sup> Там же. Т. XLVI. № 49571.

<sup>33</sup> Там же. Т. XLVI. № 50093.

законами «Об отчуждении из частного владения земель и вторых имуществ, потребных под устройство Лозово-Севастопольской железной дороги»<sup>34</sup>, «О выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги в казну и о производстве немедленного расчета с акционерами общества означенной дороги»<sup>35</sup>, «Об отчуждении земель для устройства Джанкой-Феодосийской железной дороги»<sup>36</sup>.

Вторая группа представлена материалами официального делопроизводства центральных органов управления, хранящимися в Российском государственном историческом архиве (РГИА).

Значительный комплекс документов отложился фондах, связанных с Министерством путей сообщения (ф. 219 – Департамент железных дорог Министерства путей сообщения, ф. 229 – Канцелярия Министерства путей сообщения, ф. 256 – Начальник изысканий для сооружения железной дороги от Москвы к Черному морю при ГУПСИПЗ, ф. 258 – Главное общество российских железных дорог, ф. 259 – Главный инспектор частных железных дорог Министерства путей сообщения, ф. 274 – Управление по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения, ф. 350 – Планы и чертежи по строительству железных дорог (коллекция), ф. 446 – Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады по ведомству путей сообщения).

Значительный объем делопроизводственных документов, касающихся финансирования железнодорожного строительства и эксплуатации дорог в Крыму, находится в фондах, имеющих отношение к Министерству финансов. Среди них ф. 21 – Департамент таможенных сборов Министерства финансов, – где отложились ходатайства Общества Лозово-Севастопольской дороги. Или ф. 268 – Департамент железнодорожных дел Министерства финансов, – в нем хранятся материалы о сооружении Лозово-Севастопольской дороги, выдаче правительственных гарантий, ссуд, ревизии книг и счетов, взыскании срочных

---

<sup>34</sup> Там же. Т. XLVI. № 50003.

<sup>35</sup> ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. № 10801.

<sup>36</sup> Там же. Т. X. № 7288.

долгов, приобретении в казну Лозово-Севастопольской дороги, проектировании и строительстве железных дорог в Крыму. Из ф. 565 – Департамент Государственного казначейства Министерства финансов – были привлечены материалы об учреждении жандармского и полицейского надзора на дорогах.

Делопроизводственные документы о строительстве дорог и проведении изыскательных мероприятий содержатся и в фондах Министерства внутренних дел, например, в ф. 1287 – Хозяйственный департамент МВД. Строительство железных дорог было сопряжено с проведением телеграфной связи, а также транспортировкой почтовых грузов и открытием почтовых станций на дороге. Поэтому неизбежным стало обращение к ф. 1289 – Главное управления почт и телеграфов МВД.

Докладные записки о сооружении железнодорожных линий к портам, составление которых было связано с развитием внутренней и внешней торговли в этом регионе, отложились в ф. 23 – Министерство торговли и промышленности, а также в ф. 95 – Отдел торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности.

Следующий комплекс делопроизводственных документов связан с ф. 1272 – Комитет железных дорог. В этом фонде собраны проекты железнодорожного строительства за 1855–1871 гг., ходатайства правления Общества Лозово-Севастопольской дороги.

Судебные иски по отчуждению земель и имуществ и принятые по ним решения представлены в ф. 1151 – Департамент гражданских и духовных дел Государственного совета. Материалы о состоянии Лозово-Севастопольской дороги отложились в ф. 1195 – Комиссия для исследования железнодорожного дела в России при Государственном совете под председательством графа Э.Т. Баранова.

Отдельный комплекс делопроизводственных документов составляют материалы Османского архива при кабинете премьер-министра (Турецкая Республика). В них говорится о сделке между Портой и Лондоном о покупке

и транспортировке железной дороги, которая была построена на полуострове в годы Крымской войны и впоследствии вывезена в Османскую империю.

Особую подгруппу делопроизводственных документов составляют отчеты и сборники тарифов. Отчеты Общества Лозово-Севастопольской дороги издавались в 1875–1896 гг. Что же касается Джанкой-Феодосийской дороги, то поначалу был опубликован отчет о ее постройке<sup>37</sup>, а затем выходили отчеты за три года по эксплуатации пути, пока линия вместе с главной магистралью не перешла в собственность казны<sup>38</sup>. С началом железнодорожного сообщения стали издаваться сборники тарифов на Лозово-Севастопольской дороге<sup>39</sup>.

Важными делопроизводственными материалами явились отчеты и обзорные издания, посвященные деятельности Министерства путей сообщения<sup>40</sup>.

В третью группу включены публицистические произведения и записки о проектировании железных дорог на юге России. Ни одна из отраслей экономики не вызывала столько внимания и споров со стороны общественности, ученых, инженеров, предпринимателей, как

---

<sup>37</sup> Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской железной дороги 1890–1892 гг. СПб., 1893.

<sup>38</sup> Отчет о доходах и расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги от 7 февраля 1892 г. за 1894 год (3-й год эксплуатации). Харьков, 1896; Отчет о расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги в частях непосредственного казенного управления за 1893 г. (2-й год эксплуатации). Феодосия, 1894.

<sup>39</sup> Тариф Лозово-Севастопольской железной дороги. Условия для перевозок. Классификация товаров. Таблицы поперстных расстояний. СПб., 1874; Тарифы на железных дорогах. По материалам бывшей Московской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России. М., 1881.

<sup>40</sup> Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб., 1902; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1896 год. СПб., 1897; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1897 год. СПб., 1898.

железнодорожная<sup>41</sup>. Значительное количество публикаций было посвящено проектированию в конце XIX – начале XX в. Южнобережной дороги<sup>42</sup>.

Четвертая группа состоит из источников личного происхождения, среди которых следует отдельно выделить воспоминания государственных деятелей – А.И. Дельвига<sup>43</sup>, С.Ю. Витте<sup>44</sup>, Д.А. Милютин<sup>45</sup>. Особо информативны воспоминания железнодорожных инженеров<sup>46</sup>. В мемуарах и переписке проживавших в Крыму современников железнодорожного строительства содержатся подробности сооружения линий и их открытия<sup>47</sup>.

---

<sup>41</sup> Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. 1856. № 2. С. 111–112; Журавский Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. 1856. № 3. С. 417–457; [Катков М.Н.] Записка о важности и необходимости железной дороги, соединяющей центр России с крымскими портами на Черном море. М., 1869; Вопрос о южной железной дороге. СПб., 1864; Шатилов В. Юг России и его железные дороги // Русский вестник. 1867. № 6. С. 640–673; Баландин А.И. Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог с 1838 по 1869 год включительно (из 1-й книги «Журнала Министерства путей сообщения»). СПб., 1870.

<sup>42</sup> Записка об экономическом значении Крымской южнобережной железной дороги Севастополь–Алушта. СПб., 1911; Возражения к проекту железной дороги Севастополь–Алушта (по поводу записки Ушкова). Б. м., 1910; Какая железная дорога нужна Крыму. СПб., 1909; Зубчатоколесная железная дорога Ялта–Мегаби. Приблизительная стоимость устройство оной, расход по ее эксплуатации и определение чистого дохода от предприятия. СПб., 1886; Проект условия на постройку и эксплуатацию черноморской Севастополь–Ялтинской железной дороги. СПб., 1895; Семенов Я.П. Общее значение Ялта–Севастопольской железной дороги. СПб., 1902; Кандауров Д.П., Чаев С.Н. Два проекта электрической железной дороги на Южный берег Крыма. Ялта–Бахчисарай с ветвями на Алушту и Симеиз, Севастополь–Алушта с ветвью на Балаклаву. СПб., 1911; Штукенберг Л.А. Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Севастополь–Ялта–Алушта. 1910 г. СПб., 1911; Разъяснения к проекту линии Севастополь–Алушта и преимущества линии Ялта–Бахчисарай с ветвями на Алушту и Симеиз. СПб., 1911; Дополнение к записке об экономическом значении дороги Ялта–Бахчисарай с ветвями на Алушту и Симеиз. Б. м., [1915].

<sup>43</sup> Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. 4. 1867–1876. М., 1913.

<sup>44</sup> Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1–2. СПб., 2003.

<sup>45</sup> Милютин Д.А. Воспоминания. 1843–1856 / Под ред. Л.Г. Захаровой. М., 2000; Он же. Воспоминания. 1863–1873 / Под ред. Л.Г. Захаровой. М., 2006.

<sup>46</sup> Ауэрбах А.А. Воспоминания // Исторический вестник. 1905. Т. 101. № 9. С. 672–698; Изнар Н.Н. Записки инженера // Вопросы истории. 2004. № 9. С. 83–94; № 10. С. 82–93; № 11. С. 81–111; № 12. С. 65–95.

<sup>47</sup> Саркизов-Серазини И.М. Воспоминания о Феодосии. Феодосия, 2010; Письма Х.Х. Стивена к А.М. Фадееву. Из архива С.Ю. Витте // Русская старина. 1913. Т. 154. С. 305–314; Куприн А.И. Воспоминания // Н.Г. Гарин-Михайловский в воспоминаниях современников. Новосибирск, 1967. С. 132–136.



Пятая группа источников представлена периодическими изданиями, которые, в свою очередь, делятся на несколько подгрупп.

Первая подгруппа – столичные газеты (независимо от их политической направленности): «Голос», «Гражданин», «Московские ведомости», «Московский листок», «Новое время», «Новости», «Санкт-Петербургские ведомости», «Русские ведомости», «Русский мир», «Современные известия».

Вторая подгруппа – местные крымские газеты (многие из них были ежедневными<sup>48</sup>): «Вестник Феодосии», «Вчера и сегодня в Крыму», «Газета А. Гатцука», «Голос Феодосии», «Евпаторийский вестник», «Евпаторийский сезонный листок», «Жизнь Крыма», «Жизнь Феодосии», «Керченское слово», «Керчь-Феодосийский курьер», «Крым», «Крымский вестник», «Крымский листок», «Салгир», «Севастопольская газета», «Южный голос». В местных изданиях печатались последние известия, хроника, телеграммы, объявления, слухи о планах строительства, о командировании представителей городской и земской администраций в Петербург для переговоров о строительстве дорог, а также дискуссионные материалы о железнодорожных проектах на полуострове.

В третью подгруппу входят специализированные и ведомственные издания железнодорожной отрасли: «Газета железных дорог и пароходства», «Пути сообщения», «Железнодорожное дело», «Журнал Министерства путей сообщения».

Шестая группа – это статистические источники, которые были выявлены в неопубликованных делопроизводственных материалах, отчетах и обзорных изданиях, посвященных истории железных дорог<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> Хоменок О.С. Дореволюционная периодическая печать Таврической губернии (1838–1916): очерки истории и библиографический указатель. Одесса, 2003.

<sup>49</sup> Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. Т. 1–2. СПб., 1896. Во втором томе опубликованы статистические таблицы о строительстве и эксплуатации казенных и частных железных дорог.

Седьмая группа источников состоит из путеводителей и справочников, в которых содержатся описания направлений и специфических особенностей железных дорог в Крыму, краткая история их строительства<sup>50</sup>.

В восьмую группу входят визуальные источники – карты Таврической и Екатеринославской губерний с нанесенными на них направлениями проектируемых железных дорог, а также фотографии видов железных дорог на полуострове, многие из которых издавались в качестве почтовых открыток. К этой же группе относится уникальный подарочный альбом видов Лозово-Севастопольской дороги, который был подготовлен в московской фотомастерской «Шерер, Набгольц и Ко»<sup>51</sup>.

Представленный комплекс источников обладает достаточной информационной полнотой для решения поставленных исследовательских задач.

**Научная новизна** диссертации заключается в том, что в ней впервые на основе репрезентативного комплекса делопроизводственных документов, в значительной мере неопубликованных, материалов периодических изданий и других источников исследуется процесс железнодорожного строительства в Крыму во второй половине XIX – начале XX в., уделяется внимание неосуществленным проектам, которые демонстрируют широту замыслов заказчиков о распространении магистралей для соединения с уездными центрами.

**Теоретическая значимость** исследования состоит в том, что сформулированные в нем положения и выводы дополняют имеющиеся на сегодняшний день представления о государственной политике в области

---

<sup>50</sup> *Ливанов Ф.В.* Путеводитель по Крыму с историческим описанием достопримечательностей Крыма. М., 1875; *Бесчинский А.Я.* Путеводитель по Крыму. М., 1901; *Москвич Г.* Иллюстрированный практический путеводитель по Крыму. 24-е изд. СПб., 1913; *Голедвейбер С.М.* Практический справочник «В курортах Крыма»: 1909–1910. Севастополь, 1909; Иллюстрированный спутник по Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороге. Харьков, 1902.

<sup>51</sup> Альбом видов Лозово-Севастопольской дороги // [Электронный ресурс]: <https://southklad.ru/forum/viewtopic.php?t=28732> (дата обращения: 02.12.2022).

железнодорожного строительства, о влиянии нового вида коммуникаций на социально-экономическое и культурное развитие Крыма как аспектах модернизации России во второй половине XIX – начале XX в.

**Практическая значимость** диссертации заключается в том, что ее материалы и выводы могут быть использованы для подготовки учебных пособий, общих и специальных курсов по истории социально-экономического развития Российской империи, истории транспорта в дореволюционный период и историческому краеведению.

**Достоверность** исследования обеспечивается репрезентативностью источниковой базы, в основном представленной неопубликованными материалами из Российского государственного исторического архива и турецкого Османского архива при кабинете премьер-министра, многие из которых впервые вводятся в научный оборот.

**Апробация результатов исследования.** Диссертация прошла обсуждение на кафедре истории России XIX века – начала XX века исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова и была рекомендована к защите.

Основные идеи и положения работы изложены в 4 научных работах автора общим объемом 2,4 п.л., в том числе в 4 публикациях общим объемом 2,4 п.л. в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ имени М.В. Ломоносова по группе специальностей 5.6 – Исторические науки.

Результаты исследовательской работы диссертанта докладывались на всероссийских научных конференциях.

**Структура диссертации** организована в соответствии с проблемно-хронологическим принципом. Работа состоит из введения, шести глав, которые разделены на параграфы, посвященные этапам и специфике железнодорожного строительства в Крыму, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Железнодорожная политика Российской империи претерпела изменения после поражения страны в Крымской войне. В рамках создания первой сети железных дорог черноморскому направлению было уделено значительное внимание. Однако из-за просчетов в деятельности Главного общества железных дорог, внутриведомственных противоречий, ограничительных статей Парижского мирного договора, касающихся запрета иметь военно-морской флот и содержать военно-морские базы на побережье, решение о строительстве железнодорожной линии, связывающей полуостров с материком, отложилось более чем на полтора десятилетия.

2. Специфика устава акционерного Общества Лозово-Севастопольской дороги, созданного в 1871 г., свидетельствовала об усилении правительственной опеки и контроля над частными железнодорожными обществами вследствие предоставления им правительственных гарантий. Путем регламентации закупок подвижного состава и необходимых материалов для строительства дорог правительство способствовало развитию отечественной металлургической и машиностроительной промышленности.

3. Лозово-Севастопольская дорога имела не только экономическое, но и стратегическое значение. Она соединяла военно-морской порт Севастополь с материком и являлась одним из главных звеньев транспортной коммуникации, через которую осуществлялся хлебный экспорт. После переноса коммерческого порта в Феодосию в 1890 г. назрела необходимость строительства отдельной железнодорожной ветви – так появилась Джанкой-Феодосийская дорога.

4. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Крыму заключалась в проведении рельсовых коммуникаций к черноморским портам (Севастополь, Феодосия, Керчь, Евпатория). В дореволюционный период эти пути были построены.

5. Первая мировая война и последовавшие затем революционные события остановили реализацию проектов Карасубазар-Симферопольской, Южнобережной, Керчь-Кавказской дорог. Разработка в начале XX в.

грандиозного проекта южной железной дороги, нацеленного на соединение Юго-Западного края с кавказским регионом, в котором Крыму отводилась значительная роль, свидетельствовала о наступлении качественно нового этапа в развитии железнодорожного транспорта в Российской империи.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** дается обоснование научной значимости и актуальности темы исследования, определяются объект и предмет работы, формулируются ее цель и задачи, раскрывается методология, указываются хронологические рамки, фиксируются территориальные границы, оценивается степень изученности темы, систематизируются использованные источники, оценивается их информативная ценность, характеризуется научная новизна диссертации и обозначаются ее теоретическая и практическая значимость, дается информация об апробации и приводятся основные положения, выносимые на защиту.

В **первой главе** – «Проекты строительства железных дорог в Крыму в 1840–1860-х гг. Английский опыт в годы Крымской войны» – разбираются политика государства в области железнодорожного дела и правительственные планы по созданию сети железных дорог, где южному направлению отводилось особое значение.

В **первом параграфе** – «Проекты строительства железных дорог в Крыму накануне Крымской войны» – внимание уделено рассмотрению первого железнодорожного проекта, связывающего Центральную Россию с полуостровом.

Во **втором параграфе** – «Английский опыт строительства железных дорог в Крыму в годы войны (1853–1856)» – изучается история создания британцами и эксплуатации ими грузового пути для своевременной доставки боеприпасов и продовольствия на боевые позиции осажденного Севастополя.

**В третьем параграфе** – «Проекты железнодорожного строительства в Крыму во второй половине 1850-х – 1860-х гг.» – рассматривается изменение политики в области финансирования строительства железных дорог. Описываются соперничество и борьба в бюрократических кругах за получение концессий и участие в прибыльных финансовых мероприятиях.

**Во второй главе** – «Лозово-Севастопольская железная дорога: от замысла к воплощению» – излагается история сооружения Лозово-Севастопольской дороги: создание ее акционерного общества, строительство, эксплуатация и выкуп в казну.

**В первом параграфе** – «Создание Общества Лозово-Севастопольской дороги» – описываются обстоятельства принятия решения о строительстве железной дороги в Крыму после отмены ограничительных статей Парижского мирного договора и выбор кандидатуры П.И. Губонина в качестве владельца концессии на строительство Лозово-Севастопольской дороги.

**Во втором параграфе** – «Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги: модель государственно-частного партнерства» – дается развернутый анализ конституирующего документа этой организации и показываются особенности этого нового акционерного предприятия.

**В третьем параграфе** – «Отчуждение земель под строительство Лозово-Севастопольской дороги» – рассматриваются регламентированный законодательством механизм такой смены собственника и практика разрешения возникавших при этом спорных ситуаций.

**В четвертом параграфе** – «Строительство дороги и открытие движения» – описываются основные этапы работ по прокладыванию пути, возникавшие при этом сложности, задействование военных железнодорожных команд, тяжелые условия труда рабочих и возникавшие из-за этого волнения в их среде.

**В пятом параграфе** – «Строительные работы после открытия движения и обеспечение средствами передвижения» – разбираются возникшая после открытия движения проблема дефицита локомотивов и подвижного состава и

предлагавшиеся способы ее разрешения, указываются основные направления модернизации пути и всей инфраструктуры дорожного хозяйства.

**В шестом параграфе** – «Пассажирское и товарное движение на Лозово-Севастопольской дороге» – анализируются грузопассажирские перевозки до выкупа дороги в казну, раскрывается структура транспортировавшихся по ней экспортных товаров, среди которых ключевое место занимали зерновые культуры.

**В седьмом параграфе** – «Стратегическое значение дороги» – говорится о военном значении главной магистрали Крыма, сооружение которой началось после отмены ограничительных статей Парижского договора. Отмечается, что военное ведомство настаивало на увеличении пропускной способности и расширении железнодорожных коммуникаций.

**В восьмом параграфе** – «Выкуп Лозово-Севастопольской дороги в казну» – указывается на высокую задолженность акционерного общества по уплате процентов по акциям и облигациям основного капитала и на то, что у дороги не оставалось иной перспективы кроме выкупа в казну, что и произошло в 1894 г.

**В третьей главе** – «Джанкой-Феодосийская железнодорожная линия» – рассказывается о переносе торгового порта Крыма из Севастополя в Феодосию и о последовавшем затем решении о строительстве новой железнодорожной линии с севера на юго-восток полуострова.

**В первом параграфе** – «Проекты строительства железнодорожной линии до Феодосии в 1850–1870-х гг.» – внимание сосредоточено на неудачной попытке строительства дороги до Феодосии французскими инженерами по проекту Главного общества российских железных дорог, также рассказывается о других проектах этой линии.

**Во втором параграфе** – «Планы правительства о переносе торгового порта из Севастополя и перспективы развития Феодосии» – рассматриваются соответствующие проекты, разработанные в военном министерстве, объясняются причины выбора именно Феодосии (выгодное географическое

положение, близость к Азовскому морю, достаточная глубина дна для захода крупных кораблей).

**В третьем параграфе** – «Проектирование и строительство Джанкой-Феодосийской линии» – говорится о подготовке подробных расчетов, технических условий строительства пути, которые своей детальностью и проработкой превосходили аналогичную техническую документацию Лозово-Севастопольской дороги.

**В четвертой главе** – «Владиславовка-Керченская железнодорожная линия» – изучается история проектирования и строительства пути к Керчи. План возведения магистрали до Керчи появился одновременно со строительством Лозово-Севастопольской дороги, однако реализовать его удалось спустя несколько десятилетий.

**В первом параграфе** – «Разработка проекта по соединению Керчи с сетью железных дорог и его осуществление» – рассказывается, как принимались решения о строительстве пути к этому порту и как Владиславовка-Керченская линия стала ответвлением Джанкой-Феодосийской дороги.

**Во втором параграфе** – «Строительство портовой ветви в Керчи» – идет речь о том, как принималось решение о проведении этой дороги, о позиции по этому вопросу городских властей и местных предпринимателей, а также правительства.

**В пятой главе** – «Евпаторийская железнодорожная линия» – систематизированы сведения о проектах по строительству этого пути как ответвления Лозово-Севастопольской дороги.

**В первом параграфе** – «Проекты частного железнодорожного строительства в Евпатории в последней четверти XIX века» – анализируется позиция частного иностранного капитала в отношении данного проекта, рассказывается о соответствующей концессии и о роли в ней французских инженеров.



**Во втором параграфе** – «Проектирование и сооружение Евпаторийской железнодорожной линии в начале XX века» – сообщается о деятельности городских и земских учреждений Евпатории по лоббированию проекта соединения города с сетью железных дорог полуострова.

**В шестой главе** – «Нереализованные железнодорожные проекты в Крыму» – излагается история проектов, разработанных в конце XIX – начале XX в. для связывания уездных городов и курортных мест полуострова с остальной территорией страны, однако в итоге оставшихся невоплощенными.

**В первом параграфе** – «Дорога Карасубазар–Симферополь» – говорится о проектировании этого пути, проведении изыскательных работ, подготовке соответствующих расчетов и технической документации, а также о прекращении работ по данному проекту из-за Первой мировой войны.

**Во втором параграфе** – «Дорога Старый Крым – Феодосия» – рассказывается об инициативе городских властей Старого Крыма оживить экономическую жизнь поселения и развивать курортную отрасль с помощью строительства ветки на Феодосию. Отмечается, что переговоры об этом с Петербургом велись на протяжении длительного времени, но безрезультатно.

**В третьем параграфе** – «Дорога Одесса–Херсон–Джанкой» – приводятся сведения о предполагавшемся соединении железнодорожной линией Таврической и Херсонской губерний, говорится о возможных экономических и стратегических выгодах такой магистрали, а также о позиции правительственных кругов в отношении такого проекта.

**В четвертом параграфе** – «Проект соединения Крыма с Кавказской железной дорогой» – рассматривается самая грандиозная по своему масштабу инициатива, заключавшаяся в соединении Юго-Западного края с Кавказом и предполагавшая в том числе строительство моста через Керченский пролив.

**В пятом параграфе** – «Южнобережная дорога» – систематизируется и обобщается материал о многочисленных проектах строительства железной дороги на Южном берегу Крыма, о дискуссиях по поводу источников

финансирования ее строительства, о влиянии на судьбу этого начинания Первой мировой войны.

**В заключении** подводятся итоги исследования. В царствование Николая I был подготовлен первый проект сети железных дорог в Российской империи, где южному направлению предстояло связать центральные губернии с Крымом. Однако прокладка путей на полуострове началась только после отмены ограничительных статей Парижского мира. Первой магистралью в Крыму, построенной силами частного капитала, стала Лозово-Севастопольская дорога. От нее были сооружены ответвления уже за счет казны – Джанкой-Феодосийская (от которой ветвь вела к Керчи) и Евпаторийская линии. Пути проводились в направлении портов, поэтому дороги имели не только экономическое, но и стратегическое значение. Нереализованные проекты новых линий в Крыму свидетельствовали о наступлении нового этапа в развитии этого вида транспорта: дороги малой протяженности должны были сделать более доступными уездные центры полуострова, а масштабная задумка связывания новой магистралью Юго-Западного края с Кавказом предполагала превращение Крыма в важный транзитный железнодорожный узел.

Основные положения и выводы диссертации отражены в следующих публикациях:

**Публикации в рецензируемых научных изданиях, индексируемых в базах данных Web of Science, Scopus, RSCI, и в изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ имени М.В. Ломоносова по группе специальностей 5.6 – Исторические науки:**

1. *Айдин Ю.Э.* Лозово-Севастопольская железная дорога: от замысла к воплощению // Преподавание истории в школе. 2022. № 5. С. 77–80 (0,43 п.л.).  
Импакт-фактор РИНЦ – 0,113.

2. *Айдин Ю.Э.* Английская железная дорога в Крыму // Клио. 2021. № 3. С. 67–71 (0,52 п.л.). Импакт-фактор РИНЦ – 0,201.

3. *Айдин Ю.Э.* Проекты железнодорожного строительства в Крыму и политика правительства во второй половине 1850-х – 1860-х гг. // Исторический журнал: научные исследования. 2021. № 2. С. 77–89 (0,9 п.л.). Импакт-фактор РИНЦ – 0,148.

4. *Айдин Ю.Э.* Севастопольский порт в конце XIX – начале XX века (по материалам турецких архивов) // Человеческий капитал. 2020. № 11. С. 131–138 (0,56 п.л.). Импакт-фактор РИНЦ – 0,316.