

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации на соискание ученой степени Айдина Юнуса Эмре «Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX – начале XX века», представленную на соискание ученой степени кандидата исторических наук по специальности 5.6.1 – Отечественная история

Тема истории Крыма вызывает все больший интерес у исследователей – как отечественных, так и зарубежных¹. Они уделяют внимание не только сюжетам древней и средневековой истории полуострова, присоединению Крыма к России в конце XVIII века, Крымской войне 1853-1856 годов, истории Крыма советского времени, но и развитию региона на рубеже XIX–XX века. Именно тогда Крым, о котором, по словам С.Я. Елпатьевского, Россия за сто с лишним лет после присоединения все еще «мало знала», был, наконец, связан с центром России вновь построенной в 1870-х гг. Лозово-Севастопольской железной дорогой, что вызвало настоящий «курортный бум»². По словам другой современницы, Л.С. Врангель, «огромная Россия начинала сознавать значение для нее маленького Крыма. Весь берег застраивался дворцами, курортами, дачами, наступал новый этап ... всероссийской санатории»³.

К примеру, если в 1874 г. население Севастополя и Балаклавы с окрестностями составляло, согласно отчетам градоначальников, 17534 чел. (15213 чел. и 1538 чел. соответственно), то в 1895-ом – уже 51711 чел. (47683 чел. и 4020 чел.), а в 1915-м – увеличилось до 102291 чел. (91112 чел. и 11178

¹ *Карагодин А.В.* Крымская война 1853-1856 гг. в свете мемориального поворота: размышляя о книге английского историка Орландо Файджеса «Крым. Последний крестовый поход» // Исторический журнал: научные исследования. 2022. № 3. С. 93–103.

² *Елпатьевский С.Я.* Воспоминания за 50 лет. Л., 1929. С. 293.

³ *Врангель Л.С.* Крым. Paris, 1939. С. 151.

чел. соответственно), то есть почти в пять раз⁴. Севастополь был не только военным портом и конечной станцией железной дороги, откуда отправлялись пассажирские и грузовые корабли в Варну, Средиземное море и далее, шло морское и сухопутное сообщение с Одессой, Южным берегом Крыма, восточным Крымом и Кавказом. Будущее Севастополя и всего Крыма в начале XX века во все большей степени связывалось и с курортным развитием. Крым становился местом притяжения жителей северных столиц, рассматривавших приморские местности как привлекательное направление для сезонного отдыха, для покупки земельных участков, постройки дач.

Работа по реконструкции истории крымского «курортного бума», по систематизации и введению в научный оборот источников его изучения, несмотря на появление книг и статей А.В. Мальгина, Н.Д. Борщик и ряда других исследователей, включая автора этих строк⁵, по сути, только начинается. Между тем, рассмотрение этого сюжета имеет особую актуальность в современных условиях, когда, в условиях международной напряженности и недоступности европейских курортов, вновь идет широкая общественная дискуссия о необходимости ускоренного освоения Крыма и Севастополя, что, разумеется, напрямую связано с обновлением и развитием инфраструктуры, в том числе транспортной.

В этом смысле нельзя не оценить по достоинству диссертацию Айдина Юнуса Эмре «Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX – начале XX века» – по сути, первое в историографии наших дней исследование выбранного сюжета, дающее впечатляющий разбор темы. Работа

⁴ Севастопольское градоначальство 1873-1915 гг.: отчеты градоначальников: сборник архивных документов: в 3 тт. Т. 1. М., 2022. С. 24, 183, 306.

⁵ *Борщик Н.Д.* Роль российских предпринимателей в создании курортов Крыма в конце XIX — начале XX в. (на примере Симеиза и Гурзуфа) // Известия Уральского федерального университета. Серия 2. Гуманитарные науки. 2022. № 24 (1). С. 181–192; *Карагодин А. В.* Дачные курорты на Южном берегу Крыма в конце XIX – начале XX века : методологические и источниковедческие аспекты исследования: диссертация ... доктора исторических наук. М., 2023; *Мальгин А. В.* Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – нач. XX в. Симферополь:, 2004.

основана на комплексном источниковедческом подходе: привлечены не только справочные издания и обзорные статьи прошлых лет, но и внушительный пласт архивных материалов, в том числе из турецких архивов. Используются картографические источники, многие из которых публикуются впервые. Взятые вместе, эти источники позволили автору реконструировать многоплановую картину строительства железных дорог в Крыму с середины XIX века – начиная с английской железной дороги в Балаклаве и до железных дорог в Керчь, Феодосию и Евпаторию.

Особое внимание хотелось бы обратить на главу 6 – «Нереализованные железнодорожные проекты в Крыму», в особенности на ее параграф 6.5 – «Южнобережная дорога».

В дискуссиях начала века о перспективах курортного развития Крыма этой дороге придавалось важнейшее значение. На Съезде по улучшению отечественных лечебных местностей, прошедшем в 1915 г. в Таврическом дворце в Петрограде, докладчики сетовали, что чтобы добраться от Севастополя до курортов Южного берега в отдельном экипаже, требовалось потратить столько же, сколько за железнодорожный билет от Петрограда до Севастополя – 22-23 рубля⁶.

С тех пор и до нашего времени в литературе иногда встречались упоминания о том, что многолетняя, проходившая в начале XX века с привлечением административного ресурса и прессы дискуссия авторов двух проектов электрической железной дороги из Севастополя в Ялту – предпринимателя и владельца имения Форос Г.К. Ушкова, который настаивал на линии вдоль берега моря (с веткой на Балаклаву) и инженеров С.Н. Чаева и П.Д. Кандаурова, отстаивавших своей проект трассы через Бахчисарай со спуском в Ялту через Яйлу и двумя ветками оттуда на Симеиз и Алушту – так и не

⁶ Труды Съезда по улучшению отечественных лечебных местностей / Под ред. д-ра мед. П.Н. Булатова. Т. 1. Вып. 3. Пг., 1915. С. 159.

позволила приступить к практической реализации ни одного из проектов⁷. Но именно в диссертации Айдина Юнуса Эмре история проектирования Южнобережной дороги оказалась, по сути, впервые реконструирована четко и репрезентативно, чему способствовало привлечение архивных материалов из фонда Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, в том числе карт и планов, большого объема справочной литературы, материалов периодики и даже источников личного происхождения.

Впрочем, то же можно сказать и о всех остальных главах диссертации, которая, на наш взгляд, обязательно должна быть опубликована: такая книга будет востребована как профессиональными историками, так и широкой читательской аудиторией. Об этом свидетельствует хотя бы тот факт, что выпускники бакалавриата – участники возглавляемого мной спецсеминара «Южный берег Крыма в конце XIX - начале XX в.: источники и методы исследования» на кафедре источниковедения исторического факультета МГУ имени М.В.Ломоносова – уже использовали материалы из диссертации Айдина Юнуса Эмре и ссылались на нее в своих выпускных квалификационных работах, защищенных в начале июня 2023 г.

Автореферат диссертации Айдина Юнуса Эмре на тему: «Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX – начале XX века», соответствует критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней в МГУ имени М.В. Ломоносова, а соискатель заслуживает присуждения ученой степени кандидата исторических наук по специальности по специальности 5.6.1 – Отечественная история.

К.и.н., старший преподаватель кафедры источниковедения исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова
Карагодин Андрей Васильевич

⁷ *Аплаксин Б.* Крымская южнобережная железная дорога / Крым. Общественно-научный и экскурсионный журнал. 1929. №1 (9). С. 33-85.



Подпись
заверяю

А. В. Карагодин
Андрей