

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА
ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

На правах рукописи

Айдин Юнус Эмре

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

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
к.и.н. О.В. Белоусова

Москва – 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Глава 1. Проекты строительства железных дорог в Крыму в 1840–1860-х гг. Английский опыт в годы Крымской войны	
1.1. Проекты строительства железных дорог в Крыму накануне Крымской войны.....	29
1.2. Английский опыт строительства железных дорог в Крыму в годы войны (1853–1856)	31
1.3. Проекты железнодорожного строительства в Крыму во второй половине 1850-х – 1860-х гг.	39
Глава 2. Лозово-Севастопольская железная дорога: от замысла к воплощению	
2.1. Создание Общества Лозово-Севастопольской дороги.....	60
2.2. Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги: модель государственно-частного партнерства.....	67
2.3. Отчуждение земель под строительство Лозово-Севастопольской дороги.....	80
2.4. Строительство дороги и открытие движения.....	81
2.5. Строительные работы после открытия движения и обеспечение средствами передвижения.....	91
2.6. Пассажирское и товарное движение на Лозово-Севастопольской дороге.....	97
2.7. Стратегическое значение дороги.....	105
2.8. Выкуп Лозово-Севастопольской дороги в казну.....	107
Глава 3. Джанкой-Феодосийская железнодорожная линия	
3.1. Проекты строительства железнодорожной линии до Феодосии в 1850–1870-х гг.	114
3.2. Планы правительства о переносе торгового порта из Севастополя и перспективы развития Феодосии.....	118
3.3. Проектирование и строительство Джанкой-Феодосийской линии.....	137
Глава 4. Владиславовка-Керченская железнодорожная линия	
4.1. Разработка проекта по соединению Керчи с сетью железных дорог и его осуществление.....	153
4.2. Строительство портовой ветви в Керчи.....	168
Глава 5. Евпаторийская железнодорожная линия	
5.1. Проекты частного железнодорожного строительства в Евпатории в последней четверти XIX века.....	178
5.2. Проектирование и сооружение Евпаторийской железнодорожной линии в начале XX века.....	187

Глава 6. Нереализованные железнодорожные проекты в Крыму	
6.1. Дорога Карасубазар–Симферополь.....	196
6.2. Дорога Старый Крым – Феодосия.....	203
6.3. Дорога Одесса–Херсон–Джанкой.....	208
6.4. Проект о соединении Крыма с Кавказской железной дорогой.....	212
6.5. Южнобережная дорога	219
Заключение.....	249
Библиография.....	254
Приложения.....	270

Введение

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 фиксированию 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 проблемы. 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 специальных исследованиях.

Тема развития железных дорог сохраняет устойчивый исследовательский интерес в отечественной и зарубежной историографии, однако в зависимости от исторической эпохи, идеологической заданности менялись подходы, акценты и проблематика научных работ.

Специфика дореволюционного периода в отечественной историографии отмечена тем, 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 России¹. Критик частной инициативы отмечал недостатки и расстроенность современного для него железнодорожного хозяйства вследствие беспомощности акционерных обществ выполнять свои обязательства. По его мнению, участие государства способно вывести эту отрасль из кризиса, «долговой ямы» и содействовать развитию экономики страны. Автор уделил внимание истории формирования акционерного Общества Лозово-Севастопольской железной дороги и его специфическим особенностям.

Железнодорожные вопросы были в центре общественного внимания в последней трети XIX – начала XX века. Государственные деятели, экономисты и публицисты стремились рассмотреть его в контексте развития модернизационных процессов. Авторы затрагивали вопросы самого широкого спектра: экономического значения, финансового положения, эксплуатации железных дорог².

Абстрагируясь от обобщений и выводов, В.М. Верховский³ подготовил, по сути дела справочный, исторический очерк развития железных дорог в России, который основывался на значительном массиве документов из ведомственных архивов и опубликованных источников.

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

² 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.

³ Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Вып. 1–2. СПб., 1898. 592 с.

Определенной вехой в изучении правительственной политики в области железнодорожного дела стало юбилейное издание (к столетнему юбилею Комитета министров) Н.А. Кислинского⁴. Хронология исследования охватывает царствования Николая I и Александра II. На основе привлеченных материалов из архива Комитета министров был продемонстрирован процесс строительства дорог, формирования железнодорожной отрасли и ее структур управления на различных уровнях: выработка направлений, определение строительных и инженерных технологий, согласование уставов железнодорожных обществ, предоставление правительственных гарантий, выкуп железных дорог и т.д. Был осуществлен целостный анализ выработки правительственного курса в области железнодорожного дела. Строительство железных дорог в регионах рассматривалось в контексте формирования «рельсовой сети» в России. Утверждение устава Общества Лозово-Севастопольской дороги продемонстрировало поворот в правительственной политике в предоставлении концессии, усиления государственного контроля и протекционистской политики в отношении железнодорожной промышленности.

Следующий этап в отечественной историографии связан с советским периодом. Оперирование марксистским подходом при изучении процессов развития капиталистических отношений после отмены крепостного права в 1861 г., позволило исследователям сосредоточить внимание на экономике железнодорожного транспорта⁵. В 1925 г. к столетию открытия первой в мире железной дороги Стоктон–Дарлингтон в Великобритании был подготовлен сборник работ видных инженеров и ученых⁶. В сборнике была приведена краткая история железнодорожного строительства России, эволюции железнодорожной техники и сооружений, влияние коммуникаций на экономику. Анализировался

⁴ *Кислинский Н.А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк. Т. 1–2. СПб., 1902. 340 с., 324 с.

⁵ *Струмилин С.Г.* Очерки советской экономики. М.-Л., 1930. 533 с.; *Хачатуров Т.С.* Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952. 264 с.; *Шмуккер М.М.* Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России 1913–1922. М., 1923. 294 с.

⁶ Столетие железных дорог. М., 1925.

русский, европейский и американский опыт в железнодорожной отрасли. Спустя несколько десятилетий в статье А.П. Погребинского было уделено внимание финансированию железнодорожного строительства, доходности и выкупа⁷. Вывод историка звучал как приговор: «Убыточность железнодорожного хозяйства, плохое качество и низкая, пропускающая способность дорог – таковы были естественные результаты почти полувековой деятельности царского правительства в области железнодорожного дела»⁸. В работах А.М. Соловьевой⁹ отражена роль железнодорожного транспорта в процессе промышленной революции во второй половине XIX века, складывание железнодорожной отрасли как важнейшей составляющей капиталистического хозяйства предреволюционной России. Автор проанализировала процесс формирования государственно-капиталистической системы хозяйства на железнодорожном транспорте России, что выразилось в железнодорожной тарифной реформе и огосударствление железнодорожной сети. Под влиянием усиленного железнодорожного строительства менялась промышленная география страны и хозяйственное развитие регионов. В работах исследователя, написанных на богатых архивных материалах, автор детально проанализировала причины выкупа частных железных дорог. О железнодорожных коммуникациях крымского полуострова в публикациях А.М. Соловьевой рассматривается только Лозово-Севастопольская дорога, деятельность «железнодорожного короля» Губонина. Вслед за Погребинским исследователь отмечала убыточность этой железнодорожной линии.

Биографиям выдающихся инженеров и ученых железнодорожного транспорта посвящена книга Н.А. Зензинова и С.А. Рыжака¹⁰. Научные взгляды,

⁷ 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.

⁸ Там же. С. 180.

⁹ 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.

¹⁰ Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. М., 1978. 328 с.

практический вклад каждого из них в развитие отрасли отражают развитие технической науки в дореволюционный период. В исследовании были изучены биографии: П.П. Мельникова¹¹, Д.И. Журавского, А.И. Дельвига, Н.Г. Гарина-Михайловского, Г.О. Графтио.

В постсоветский период качественно расширился диапазон изучаемых вопросов, относящихся к истории российского железнодорожного транспорта. Значимой книгой является «История железнодорожного транспорта»¹², исходя из хронологии исследования, был задействован первый том, охватывающий период 1836–1917 гг. В работе изучена 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 общая работа, позволяющая проследить развитие железнодорожной отрасли в Российской империи.

В конце XX века в историографии наметился устойчивый интерес к истории предпринимательства и отдельным фигурам предпринимателей. В коллективной монографии «Предпринимательство и предприниматели России: от истоков до начала XX века»¹³ содержится очерк о частном железнодорожном предпринимательстве. Несмотря на небольшой объем очерка авторами были проанализированы характерные специфические черты железнодорожных акционерных предприятий, сращивание их с банками и комбинирование с производством тяжелой промышленности. Эта тенденция получила развитие в книге Л.И. Корнеева¹⁴, где впервые была представлена биография железнодорожного короля П.И. Губонина. Примечательно, что советские

¹¹ Воронин М.И., Воронина М.М. Павел Петрович Мельников 1804–1880. Л., 1977. 150 с.

¹² История железнодорожного транспорта. Т. 1: 1836–1917 гг. Под общ. Ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб., 1994. 335 с.

¹³ Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века. М., 1997. С. 78–89.

¹⁴ Корнеев Л.И. Железнодорожные короли России. СПб., 1999. 112 с.

исследователи ставили знак «кавычки», когда писали железнодорожных воротилах, как бы иронизируя над высоким статусом нуворишей и акул этого нового вида бизнеса. Корнеев отказывается от иронии и отмечает их значительный вклад в становление и развитие железных дорог и поддержку ими технического образования, науки и культуры.

Изучению железнодорожного строительства в общественном мнении посвящены кандидатская диссертация и статья О.Н. Елютина¹⁵. Автор отметил остроту дискуссии в общественном мнении в пореформенный период в выборе приоритетных направлений, среди экономистов, публицистов и государственных деятелей было немало сторонников крымского направления, черед которого наступил только в 1871 г. Как отмечал исследователь, концессионный период характеризовался «бесшабашным» строительством, следствием которого стали стремительное обогащение железнодорожных королей, неудовлетворительное состояние коммуникаций, небезопасность движения. Губительными для хозяйства были «тарифные войны». Железнодорожные реформы, осуществленные в царствование Александра III, привели к установлению правительственного контроля и ликвидации вопиющих недостатков отечественных железных дорог. Указывалось о неудовлетворительном состоянии Лозово-Севастопольской дороги на 1876 г.¹⁶ Это утверждение нуждается в аргументации, поскольку последний участок дороги был сдан в эксплуатацию в 1875 г., за короткий срок эксплуатации происшествий не было замечено.

История Главного общества российских железных дорог стало объектом самостоятельного изучения в статье П.В. Лизунова¹⁷. С помощью привлечения международного банковского капитала Общество намеривалось построить сеть железных дорог в России протяженностью 4 тыс. верст. Из анонсированной

¹⁵ 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.

¹⁶ Елютин О.Н. «Золотой век»... С. 51.

¹⁷ Лизунов П.В. Главное общество российских железных дорог: надежды и разочарования // Вестник Северного (Арктического) Федерального Университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2008. Вып. 4. С. 29–37.

программы удалось осуществить немного. В исследовании был продемонстрирован отрицательный опыт русско-французского акционерного общества в деле строительства железных дорог в царствование Александра II.

Существенным вкладом в изучение железнодорожной политики в царствование Александра III стали исследования В.Н. Тестова¹⁸. Написанные на богатом архивном материале, работы автора охватывают историю строительства железных дорог, имевших экономическое и военно- стратегическое значение, специфика географии строительства, проблемы финансирования, эксплуатации и управления железнодорожной отраслью. Автором уделено внимание строительству за государственный счет Джанкой-Феодосийской линии, которая соединила коммерческий порт с общей сетью железных дорог.

Важное значение для исследования имели статьи, затрагивающие частные сюжеты из истории железнодорожного транспорта в дореволюционный период. В этом ряду значимой является статья В.Л. Степанова о дискуссиях в печати о реформировании железнодорожного хозяйства¹⁹. Как справедливо отмечает автор: «Ни одна из отраслей российской экономики не привлекла к себе такого внимания современников, как железнодорожный транспорт»²⁰. Анализ дискуссий, в которых принимали видные ученые, экономисты, публицисты, в области железнодорожной политики можно спроецировать и на частный сюжет, связанный со строительством железнодорожных коммуникаций в Крыму. Обсуждаемые темы также касались и этого региона.

Частный сюжет, связанный с задолженностью Лозово-Севастопольской дороги, затронут в статье П.А. Гурьянова²¹. Некоторые утверждения автора

¹⁸ *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.

¹⁹ *Степанов В.Л.* Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х – начале 1890-х гг. // *Российская история.* 2021. № 3. С. 51–69.

²⁰ Там же. С. 52.

²¹ *Гурьянов П.А.* Выкуп частных железных дорог в Российской истории в эпоху императора

нуждаются в аргументации, например: «Выдавались концессии на разных условиях, в зависимости от близости к элитным слоям населения Российской империи»²² или «зачастую к строительству железных дорог допускались совершенно некомпетентные люди»²³.

Стратегическое значение железной дороги в Крыму рассмотрено в работах Н.В. Старостенкова, которые написаны на богатом архивном материале. История формирования железнодорожных войск прослеживается в связи с расширением географии строительства скоростных коммуникаций, а также привлечения воинских формирования для строительства дорог²⁴.

Также были привлечены общие работы, которые посвящены в целом истории железных дорог в России, основным этапам развития железнодорожной отрасли, реформирования системы управления железных дорог²⁵. Авторы этих трудов характеризуют железнодорожное строительство как динамичное и масштабное по охвату территорий, что вполне подпадает под термин «железнодорожная революция»²⁶. Был сделан вывод, что «экономическая политика России характеризовалась централизованной модернизацией, которая наиболее последовательно поводилась на железнодорожном транспорте»²⁷.

В зарубежной историографии тема железнодорожного транспорта в Российской империи привлекала внимание историков. В 1964 г. в Лондоне вышла книга «История русских железных дорог» И. Вествуда²⁸, где делался вывод о значительной роли иностранцев при строительстве железных дорог. В

Александра III // Вопросы истории. 2020. № 9. С. 17–34.

²² Там же. С. 20.

²³ Там же. С. 21.

²⁴ *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.

²⁵ *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.

²⁶ *Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И.* Указ. соч.

²⁷ Там же. С. 147.

²⁸ *Westwood J.N.* A history of Russian railways. London, 1964. 326 с.

монографии Терри Колемана²⁹ впервые поднята тема, которая посвящена железнодорожным предпринимателям, инженерам, рабочим, всем тем кто строил железные дороги. В этом исследовании содержатся сведения о строительстве Крымской железной дороги англичанами в годы войны (1853–1856).

В работах немецкого историка Ф.Б. Шенка³⁰ внимание уделено влиянию железных дорог на общественную, культурную и политическую трансформацию России в эпоху модернизации. Автор подчеркивает значение железной дороги в освоении пространства империи, причем термин «пространство» рассматривается в разных измерениях: политическое, экономическое, социальное, индустриальное, имперское. Автор акцентировал внимание на строительстве железнодорожных магистралей к окраинам: Средняя Азия, Сибирь, Кавказ, эти направления были выбраны в контексте колониальной политики России, трансляции «железнодорожного империализма» в эти регионы, относительно строительства железных дорог в Крыму, имевших одновременно стратегическое и экономическое значение для империи, нет упоминаний. Исследование отличается безусловно новаторским подходом и открывает новые темы в изучении железнодорожного транспорта.

Тезис об отсталости России в строительстве железных дорог и влиянии иностранцев на развитие этой отрасли постоянно подчеркивается зарубежными авторами. Однако стоит отметить, что железнодорожное строительство началось в России, как и в других странах почти одновременно. Приглашение иностранных инженеров виделось современниками как использование более прогрессивного опыта. Никто из иностранных авторов не пишет о колоссально ущербе, нанесенным европейскими банкирами, участвовавших в создании и функционировании Главного общества российских железных дорог, о выгодах, которые получали иностранные концессионеры при строительстве железных дорог.

²⁹ *Coleman T. The Railway Navies A History of the Men Who Made the Railways. London. 1966. 224 с.*

³⁰ *Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016.*

Специальные работы, посвященные развитию железнодорожного транспорта в Крыму, были подготовлены еще в дореволюционный период. Ключевой из них является книга В.П. Лепешинского, который занимал должность помощника начальника коммерческой службы Курско-Харьково-Севастопольской дороги³¹. Основой для его исследования стали ежегодные отчеты акционерного железнодорожного общества за 1870–1880-е годы. Внимание автора было сосредоточено на доходности дороги, динамике товарных грузов, и пассажирских потоков, т.е. влияние на экономическое и социальное развитие региона. Это издание единственное в своем роде, в котором рассматривается экономика дороги и анализ грузового и пассажирского движения, показатели которых год от года только росли.

Почти в это же время вышла книга Л.Ф. Шухтан об экономическом назначении железной дороги от одной из станции Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи³².

После революции 1917 г. появились публикации, посвященные отдельным сюжетам истории железнодорожного транспорта в Крыму. Обстоятельной работой в этом ряду стала брошюра В.И. Самсонова о английской дороге в Балаклаве в годы Крымской войны³³, написанная исключительно на английских материалах. Благодаря привлечению новых источников, знакомству с английской историографией, современному исследователю В.Б. Иванову удалось дополнить историю с английской дорогой³⁴. В английской литературе эта тема получила самое широкое развитие³⁵. Характерно название, данное англичанами, этой

³¹ *Лепешинский В.П.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896. 84 с.

³² *Шухтан Л.Ф.* Записка об экономическом значении железной дороги от одной из станции Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи / [Инж. Л. Шухтан]. Харьков, 1895. 15 с.

³³ *Самсонов В.И.* Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны. Севастополь, 1931. 19 с.

³⁴ *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://muzei-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01> (дата обращения: 01.09.2020).

³⁵ *Cooke Brian.* 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. 176 p.; *Dawson Anthony.* The Grand Crimean Central Railway. Stroud (Gloucestershire), 2020. 96 p. *Dawson Anthony.* The

железной дороге «Великая крымская главная железная дорога», что свидетельствует о том большом значении, которое придавалось ей в годы войны с Россией.

Южнобережная дорога стала объектом самостоятельного исследования инженером Б. Аплаксиным, который подготовил подробный исторический экскурс о перипетиях обсуждений различных проектов этой линии³⁶. Примечательно, что автор не делает ссылок на архивные или опубликованные материалы, при этом осведомленность не поддается сомнению, по-видимому ему были переданы материалы для знакомства и анализа, когда вновь стал прорабатываться вопрос о строительстве железной дороги на Южном берегу Крыма в 1920-е годы.

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 дорогах³⁷. Появляются работы, написанные на материалах в том числе крымских архивов. Так, А.П. Сенин рассматривает проектирование путей через Феодосию и Евпаторию³⁸, а вековому юбилею линии Владиславовка–Керчь приурочена статья В.Ф. Санжаровца и Н.А. Рак³⁹.

Особенного внимания заслуживает работа А.В. Мальгина⁴⁰, где в отдельных ее главах рассказывается о разных видах транспорта в Крыму, среди

Railway that helped win the Crimean War: The story of the Grand Crimean Central Railway. South Yorkshire, 2022. 272 с.

³⁶ Аплаксин Б. Крымская южнобережная железная дорога // Крым. 1929 №1 (9). С. 33–85.

³⁷ Сенин А.С. Курско-Харьково-Севастопольская железная дорога // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. энциклопедия: в 2 томах. Т. 1. М., 2009. С. 1185–1186; Южные железные дороги // Там же. Т. 2. С. 1262–1263.

³⁸ 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.

³⁹ 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.

⁴⁰ Мальгин А.В. Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – нач. XX в. Симферополь, 2006. 349 с.

которого выделялся железнодорожный. В задачу автора не входило составление объемного очерка этой отрасли, однако им была продемонстрирована тесная взаимосвязь стремительно развивающейся курортной и туристической индустрии в Крыму и необходимости строительства разветвленной железнодорожной транспортной сети. В книге содержатся краткие сведения о Лозово-Севастопольской дороге и шумной кампании строительства Южнобережной дороги. Своеобразным обращением к будущим исследователям, стало сетование автора на отсутствие полноценного исследования о железнодорожном транспорте в Крыму.

Изучение предпринимательской и благотворительной деятельности П.И. Губонина в Крыму посвящена статья С.Д. Менгереш⁴¹, это одно из полных биографических исследований о железнодорожном короле.

Значимый вклад в изучение данной темы внесли диссертационное исследование и статьи А.С. Полянской⁴², в которых затрагивается процесс складывания и развития всех транспортных средств в Крыму и его влияние на экономику и социальную жизнь полуострова. Достоинством этой работы является привлечение и включение в научный оборот архивных материалов Государственного архива Республики Крым, Севастопольского государственного исторического архива, Государственного исторического архива г. Киева и Одесского областного исторического архива, а также материалов земских учреждений и крымской прессы. Железнодорожному транспорту уделено внимание в одном из параграфов первой главы, которая так и называется «Становление железнодорожного сообщения полуострова в контексте

⁴¹ *Менгереш С.Д.* П.И. Губонин и его вклад в развитие российского предпринимательства XIX столетия // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: журнал – Тамбов: Грамота, 2011. №2, Ч. 3. С. 107–112.

⁴² *Полянская Е.С.* Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в – 1914 г. Диссертация на соискание степени кандидата исторических наук. Ялта, 2016. 266 с.; *Полянская Е.С.* К вопросу о становлении железной дороги в Евпатории // Евразийский Союз Ученых (ЕСУ). VIII. 2014. Исторические Науки. С. 137–139; *Полянская Е.С.* Становление железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Калмыцкого университета. 2018. № 40 (4). С. 30–36.

общероссийской транспортной системы». 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 инициативой в путевой отрасли, особенности строительства и эксплуатации дорог.

Таким образом история изучения железнодорожного транспорта в России имеет давнюю традицию, которая сложилась еще в дореволюционный период. Накоплен значительный капитал в отечественной и зарубежной историографии. Специфика изучения регионального железнодорожного строительства позволяет сфокусироваться на конкретных направлениях, выявить особенные и общие черты, характерные для данного региона. 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 видами источников, которые можно разделить на несколько групп. Первая группа – законодательные и нормативные акты. Вторая группа – делопроизводственные документы. Третья группа – публицистика. Четвертая группа – источники личного происхождения. Пятая группа – периодические издания. Шестая группа – статистические сборники. Седьмая группа – путеводители и справочники. Восьмая группа представлена визуальными источниками, в первую очередь картами и фотографиями с видами железных дорог в Крыму.

К первой группе относятся законодательные акты из Полного собрания законов Российской империи. В работе были привлечены законопроекты, относящиеся к строительству железнодорожной сети в России и функционированию железнодорожной отрасли: «О сооружении первой сети железных дорог в России»⁴³. Законодательные акты, непосредственно касающиеся железнодорожного строительства в Крыму, представляют: Устав

⁴³ Полное собрание законов Российской империи (далее ПСЗ РИ). ПСЗ. Собрание второе. Т. XXXII. № 31448.

Общества Лозово-Севастопольской дороги и технические условия для строительства железной дороги⁴⁴ и дополнительных поправках к изданию «Об изменении редакции № 51 Устава общества Лозово-Севастопольской железной дороги, относительно выкупа сей дороги правительством»⁴⁵; «Об отчуждении из частного владения земель и вторых имуществ, потребных под устройство Лозово-Севастопольской железной дороги»⁴⁶; «Об учреждении перевозки арестантов по вновь открытым железным дорогам Лозово-Севастопольской и Ростово-Владикавказской»⁴⁷, «О выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги в казну и о производстве немедленного расчета с акционерами общества означенной дороги»⁴⁸; «Об отчуждении земель для устройства Джанкой-Феодосийской железной дороги»⁴⁹. В качестве отдельных изданий были опубликованы уставы Общества Лозово-Севастопольской дороги⁵⁰; Общества Евпаторийской железной дороги⁵¹.

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

Значительный комплекс документов отложился фондах Министерства путей сообщения. Ф 219 – Департамент железных дорог Министерства путей сообщения (материалы о строительстве дороги, приобретении подвижного состава, запасных частей); ф. 229 – Канцелярия министерства путей сообщения (сведения о кадровом составе инженеров, о содержании технических железнодорожных служб, правительственного надзора, об отчуждении земель под строительство дороги, вознаграждение бывших владельцев, всеподданнейшие доклады министра, переписка о финансовых расчетах); ф. 256

⁴⁴ Там же. Т. XLVI. № 49571.

⁴⁵ Там же. Т. XLVI. № 50093.

⁴⁶ Там же. Т. XLVI. № 50003.

⁴⁷ Там же. Т. 50. № 55349.

⁴⁸ ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. № 10801.

⁴⁹ Там же. Т. X. № 7288.

⁵⁰ Устав Общества Лозово-Севастопольской железной дороги. СПб., 1893. 50 с.

⁵¹ Устав Общества Евпаторийской железной дороги. СПб., 1892. 40 с.

– Начальник изысканий для сооружения железной дороги от Москвы к Черному Морю при ГУПСиПЗ (материалы о планировании строительства и проведении соответствующих изысканий для строительства железной дороги от Москвы к Черному морю); ф. 258 – Главное общество Российских железных дорог (документы о проектировании Феодосийской линии, отчуждении земель, вознаграждении, расходах, суммах к возврату правительству, продаже имущества бывшей Феодосийской дороги; ф. 259 – Главный инспектор частных железных дорог Министерства путей сообщения (материалы об устройстве железных дорог в Севастополе и изысканиях по Московско-Севастопольской дороге); ф. 274 – Управление по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения (материалы по изысканию строительства железных дорог в Крыму); ф. 350 – Планы и чертежи по строительству железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, отчеты по эксплуатации железных дорог; ф. 446 – «Высочайшие» повеления и «Всепопданнейшие» доклады по ведомству путей сообщения (материалы об отчуждении земель и имуществ при строительстве железных дорог в Таврической и Екатеринославской губерниях), проведение изысканий, ассигновании средств на строительство). Значительные объем делопроизводственных документов, связанных с финансированием железнодорожного строительства и эксплуатации дорог в Крыму, связан с фондами Министерства финансов. Ф. 21 – Департамент таможенных сборов Министерства финансов, где отложились ходатайства Общества Лозово-Севастопольской дороги. Ф. 268 – Департамент железнодорожных дел Министерства финансов включает материалы о сооружении Лозово-Севастопольской дороги, выдаче правительственных гарантий, ссуд, ревизии книг и счетов, взыскании срочных долгов, приобретении в казну Лозово-Севастопольской дороги, проектировании и строительстве железных дорог в Крыму. В ф. 565 – Департамента государственного казначейства Министерства финансов были привлечены материалы, которые затрагивают вопросы об

учреждении жандармского и полицейского надзора на дорогах. Делопроизводственные документы о строительстве дорог и проведении изыскательных мероприятий присутствуют в фондах Министерства внутренних дел. Это ф. 1287 – Хозяйственный департамент МВД. Строительство железных дорог было сопряжено с проведением телеграфной связи, это было одним из важных условий, зафиксированных в уставе, а также транспортировкой почтовых грузов и открытием почтовых станций на дороге. В этой связи неизбежным стало обращение к ф. 1289 – Главного 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, поэтому были привлечены фонды Министерства торговли и промышленности (ф. 23) и – Отдела торгового мореплавания и торговых портов Министерства Торговли и промышленности (ф. 95). Следующий комплекс делопроизводственных материалов связан с ф. 1272 – Комитетом железных дорог. В этом фонде собраны многочисленные материалы, которые включают проекты железнодорожного строительства с 1855–1871 гг., ходатайства правления Общества Лозово-Севастопольской дороги. Судебные иски по отчуждении земель и имущества и принятые по ним решения представлены в ф. 1151 – Департамента гражданских и духовных дел Государственного совета. Материалы о состоянии Лозово-Севастопольской железной дороги отложились в ф. 1195 – Комиссии для исследования железнодорожного дела в России при Государственном совете под председательством графа Э.Т. Баранова.

В работе привлечены материалы турецкого архива ВОА (Османский архив при Кабинете премьер-министра). Это фонды HR. MKT. 126-7; İ..MMS. 7-276; HR.SYS. 1356-22; A.}MKT.MHM. 108-58, в которых говорится о сделке Османской империей и Англии при покупке и транспортировке железной дороги, которая была построена в годы Крымской войны на полуострове и впоследствии вывезена в Порту.

Особую подгруппу делопроизводственных документов составляют отчеты и сборники тарифов. Отчеты Общества Лозово-Севастопольской дороги

издавались с 1875–1896 гг., за 21 год эксплуатации дороги. Относительно Джанкой-Феодосийской дороги впервые был опубликован отчет о постройке⁵², а затем отчеты по эксплуатации за три года, пока линия вместе с главной магистралью не перешла в собственность казны⁵³. Практика публикации отчетов распространилась на Курско-Харьково-Севастопольскую железную дорогу⁵⁴. С началом железнодорожного сообщения стали издаваться сборники тарифов на Лозово-Севастопольской дороге⁵⁵.

Значимыми являются отчеты и обзорные издания, посвященные деятельности Министерства путей сообщения⁵⁶.

В третью группу включен значительный пласт публицистических произведений и записок о проектировании железных дорог на юге. Ни одна из отраслей экономики как железнодорожная не вызывала столько внимания и споров со стороны общественности, ученых, инженеров, предпринимателей. Относительно строительства железных дорог в Крыму уместно объединить работы по отношению к линии и строящейся ветви. До начала строительства Лозово-Севастопольской дороги в обществе развернулись бурные дискуссии относительно приоритетности южного направления в сети железных дорог⁵⁷, а

⁵² Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской Железной Дороги 1890–1892 гг. СПб. 1893. 570 с.

⁵³ Отчет о доходах и расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги, составленный на основании № 14 договора, заключенного Временным Управление казенных железных дорог с бывшим Обществом Лозово-Севастопольской ж. д. от 7 февраля 1892 г. за 1894 год (3-й год эксплуатации). Харьков, 1896. 118 с.; Отчет о расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги в частях непосредственного казенного управления за 1893 г. 2-й год эксплуатации. Феодосия. 1894.

⁵⁴ Смета расходов по Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской и Джанкой-Феодосийской железным дорогам на 1896 год. Харьков, 1895; Смета расходов по Курско-Харьково-Севастопольской дороге на 1897 год / М.П.С. Казен. ж. д. Кур.-Харьк.-Севастоп. линия. - Харьков, 1896-1897.

⁵⁵ Тариф Лозово-Севастопольской железной дороги. Условия для перевозок. Классификация товаров. Таблицы поперстных расстояний. СПб., 1874. 65 с.

⁵⁶ Обзор Деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб., 1902. 243 с.; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1896 год. СПб., 1897; Обзор Деятельности Министерства Путей Сообщения за 1897 год. СПб., 1898.

⁵⁷ 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

затем спор перекинулся на выбор конечного пункта в направлении основной линии в Крыму, таким образом развернулась «дуэль» двух портов Севастополя и Феодосии⁵⁸. Значительное количество публикаций было посвящено проектированию в конце XIX – начале XX в. Южнобережной дороги⁵⁹.

Четвертая группа состоит из источников личного происхождения, среди которых следует отдельно выделить воспоминания государственных деятелей – А.И. Дельвига⁶⁰, С.Ю. Витте⁶¹, Д.А. Милютин⁶², в которых содержатся сведения о внутриведомственных противоречиях относительно железнодорожного строительства в Крыму. Особой информативной ценностью обладают воспоминания железнодорожных инженеров⁶³. В воспоминаниях и эпистолярных источниках современников, живших в Крыму, содержатся подробности строительства железных дорог и открытия сообщения⁶⁴. При

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. 72 с.

⁵⁸ Вопрос о южной железной дороге. Заседание отделения статистики Императорского Географического общества. СПб., 73 с.; Н.Ш. Объяснения к вопросу о южных железных дорогах. Феодосия, 1863. 31 с.; *Руденко С.И.* Ответ на статью г. Баталина «Откуда Вести Железную Дорогу на Феодосию?». СПб.: тип. Министерства путей сообщения, 1886;

⁵⁹ 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].

⁶⁰ *Дельвиг А.И.* Мои воспоминания. Т. 4. [1867–1876]. М., 1913.

⁶¹ Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1–2. СПб., 2003.

⁶² *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.

⁶³ *Ауэрбах А.А.* Воспоминания // Исторический вестник. 1905. Т. 101. № 9. С. 672–698.; *Изнар Н.Н.* Записки инженера // *Изнар Н.Н.* Записки инженера // Вопросы истории. 2004. № 9–12.

⁶⁴ *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.*

изучении первой английской дороги в Балаклаве в годы Крымской войны были задействованы воспоминания очевидцев из английской армии⁶⁵.

Пятая группа источников включает периодические издания, которые в свою очередь делятся на несколько подгрупп. Первая подгруппа – это официальные столичные газетные издания (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 включает местные крымские газеты, многие из них были ежедневными⁶⁶: «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» ежедневная газета, «Крымский листок», «Салгир», «Севастопольская газета», «Южный голос». Местная печать носила информационный характер, сообщались последние известия, хроника, телеграммы, объявления, даже слухи из столицы о планах строительства, о командировании представителей городской и земской администрации в Петербург относительно переговоров о строительстве дорог, однако печатались и дискуссионные материалы, касающиеся железнодорожных проектов в Крыму. В отдельных случаях местная пресса служила источником продвижения, лоббирования того или иного железнодорожного проекта. Крымский инженер Баталин особенно активно использовал местные газеты в борьбе с конкурентами. В третью подгруппу входят специализированные и ведомственные издания железнодорожной отрасли: «Газета железных дорог и

Воспоминания // Н.Г. Гарин-Михайловский в воспоминаниях современников. Новосибирск, 1967. С. 132–136.

⁶⁵ *Arthur Arnold R.* From the Levant The Black Sea and The Danube. Vol II. London. 1868; Helmut and Alison Gernsheim. Roger Fenton photographer of the Crimean War, His Photographs and his letters from the Crimea. London: Secker&Warburg. 1954; Mrs. Henry Duberly Journal Kept During the Russian War: From the Departure of the Army from England in April 1854, to the Fall of Sebastopol. London. 1856.

⁶⁶ *Хоменок О.С.* Дореволюционная периодическая печать Таврической губернии (1838 – 1916): очерки истории и библиографический указатель. Одесса, 2003.

пароходства», «Пути сообщения», «Железнодорожное дело», «Журнал Министерства путей сообщения».

В работе привлечены статистические источники, которые входят в отдельную группу. Статистические сведения были выявлены в архивных делопроизводственных материалах, отчетах и обзорных изданиях, посвященных истории железных дорог⁶⁷.

В отдельную группу источников объединены путеводители и справочники⁶⁸. В данной литературе содержится описание направлений железных дорог в Крыму, краткая история строительства, специфика маршрутов, а именно указание на линиях наличия туннелей, мостов, описание вокзалов, станций.

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»⁶⁹.

Представленный комплекс источников отличается репрезентативностью и позволяет решить, поставленные исследовательские задачи.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в ней впервые на основе репрезентативного комплекса делопроизводственных документов, в значительной мере неопубликованных, материалов периодических изданий и

⁶⁷ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. В 2-х т. СПб., 1896. Во втором томе опубликованы статистические таблицы о строительстве и эксплуатации казенных и частных железных дорог.

⁶⁸ *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.

⁶⁹ Альбом видов Лозово-Севастопольской дороги // [Электронный ресурс]: <https://southklad.ru/forum/viewtopic.php?t=28732> (дата обращения: 02.12.2022).

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 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 2,5 п.л., в том числе в 4 публикациях общим объемом 2,5 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.

Глава 1. Проекты строительства железных дорог в Крыму в 1840–1860-х гг. Английский опыт в годы Крымской войны

1.1. Проекты строительства железных дорог в Крыму накануне Крымской войны

Начало строительства первой железной дороги в Севастополе относится к 1843 г. Под руководством мичмана Волохова была построена грузовая конно-железная дорога, длина которой составляла 1 км. Она предназначалась для транспортировки грузов при строительстве адмиралтейства на Корабельной стороне Севастополя. Доставка грузов железнодорожным путем значительно сокращало время и сокращало расходы на перевозку стройматериалов⁷⁰.

Среди современников было распространено мнение о том, что после завершения строительства Николаевской железной дороги следовало бы заняться строительством южных магистралей, соединить столицы с портами на Черном море. «Такое направление, прорезывая целую Россию, соединило бы плодородные местности с обоим столицами и двумя морями, чем давало бы возможность сбыта избытка наших произведений на внутреннем и внешнем рынках. <...> К тому же последующие исторические события доказали, что южная дорога, помимо своего экономического значения, имела не меньшую важность и в стратегическом отношении»⁷¹. Более того автор полагал, что было неправильно определен вектор развития железнодорожного сообщения и были неверно определены приоритеты правительства, т.е. строительство варшавской линии, начатое в 1851 г., являлось неправильным решением, «варшавская дорога удовлетворяла пустому тщеславию нашего бомонда и подчинила нашу биржу берлинским и венским дельцам»⁷².

Первый проект строительства пассажирской железной дороги в Крыму относится к 1852 г., когда был разработан план строительства сети «неотложных» железнодорожных коммуникаций в России. После завершения строительства

⁷⁰ Полянская Е.С. Становление железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Калмыцкого университета. 2018. № 40 (4). С. 30.

⁷¹ Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 16.

⁷² Там же. С. 17.

Николаевской железной дороги кн. Д.В. Кочубей составил записку о сооружении Южной железной дороги от Харькова к Черному морю до Феодосии с ответвлением от Ивангорода до пристани на Днестре близ Екатеринослава. Учредителями являлись: кн. Кочубей, Ливен, Огарев, гр. Кушелев-Безбородко, Мейндорф, Толстой и банкир Френкель⁷³.

На всеподданнейшем докладе главноуправляющего путей сообщений император сделал запись: «Будет прекрасно дело; безотлагательно приступить к рассмотрению»⁷⁴.

Учредители предполагали строительство дороги между Харьковом и Феодосией протяженностью 555 верст. Стоимость проекта составляла 22 166 862 руб. серебром. С этой целью предполагалось сформировать капитал со страховыми гарантиями правительства 4%. Для образования капитала предполагалось выпустить облигации как в России, так и за границей. По истечении 50 лет дорога должна была перейти в полное владение казны.

Проект был рассмотрен и одобрен высочайше учрежденным комитетом под председательством наследника цесаревича и затем передан на рассмотрение новороссийскому и бессарабскому генерал-губернатору кн. М.С. Воронцову. Воронцов признал правильным определение начальным пунктом Харькова, но считал целесообразным конечным пунктом сделать Одессу.

2 декабря 1852 г. последовало высочайшее утверждение об учреждении компании по сооружению железной дороги от Харькова до Феодосии. Однако этот проект так и не осуществился⁷⁵. Причины были вполне очевидные и понятные: началась Крымская война, которая отодвинула реализацию планов на более поздний срок. Непоследнюю роль в этой истории сыграла позиция всесильного Воронцова, который настоял на приоритете строительства железнодорожной линии до Одессы.

⁷³ *Верховский В.М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Вып. 1. СПб., 1898. С. 68–69.

⁷⁴ Там же. С. 69.

⁷⁵ Там же.

1.2. Английский опыт строительства железных дорог в Крыму в годы войны (1853–1856)

В годы Крымской войны на оккупированной территории юго-западного побережья англичанами была построена грузовая железная дорога, которая соединила Балаклаву и Севастополь. После войны железнодорожное полотно было демонтировано английскими инженерами и продано Турции.

С началом осады Севастополя союзники заняли Балаклаву, глубокая гавань которой была удобна для стоянки кораблей и приема транспортов для снабжения английского экспедиционного корпуса. В годы Крымской войны Балаклава стала базой британских войск. В первую зимнюю кампанию 1854–1855 гг. союзники столкнулись с серьёзными трудностями, связанными с отсутствием продовольствия, фуража, теплой одежды. Город представлял собой огромный госпиталь с больными и ранеными. Тяжелое положение усугублялось скверным состоянием дорог. Гужевой транспорт не справлялся из-за возросшей нагрузки, а с началом зимы и сезона дождей дороги превратились в грязное месиво.

Гужевая дорога из Балаклавы в Севастополь была чрезвычайно уязвимой для плохой погоды, которая могла превратить её в непролазную грязь⁷⁶. В строгом смысле слова как таковой дороги не было, по выражению инженера английской армии Бургойна, это была «колея, проходившая по местности»⁷⁷. Расстояние от бухты до боевых позиций составляло 12–13 км, из них первые два километра доставка грузов осуществлялась до деревни Кадыкой по низинной местности с наносной землей и примесью глины, потом следовал подъем длиной около трех километров до главной английской квартиры, и далее дорога пролегла по пересеченным оврагами каменистого плато. Пока была сухая и ясная погода, «колея» исправно выполняла свою задачу. Однако с наступлением осени ситуация становилась опасной. Достаточно было 5–6 часов непрерывного дождя, чтобы путь стал непроходимым. Поражали небрежность и бездействие, с

⁷⁶ *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. P. 4–5.

⁷⁷ *Самсонов В.И.* Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны. Севастополь, 1931. С. 4.

которыми английские военные инженеры относились к подготовке к зимнему сезону. Вероятно, сказывалась изначальная установка на то, что не придется стоять в зимнее время и Севастополь будет взят осенью. Главный интендант армии Фильдер еще в ноябре 1854 г. предупреждал, что зимой будет труднее доставлять материалы в штаб. Однако никто не воспринимал это заявление всерьез. Член парламента Фредерик Дундас, приехавший в Крым в середине декабря, был потрясен состоянием дорог. Он стал свидетелем того, как матрос пытался идти по дороге, а его высокие сапоги вязли в липкой грязи.

Нарушение дорожных коммуникаций привело к ухудшению снабжения армии, стоявшей на боевых позициях. Раздача сахара, чая и кофе была прекращена в конце ноября. На половину сократился дневной рацион. Многие из солдат не выдерживали трудностей службы. В английской армии резко вырос уровень смертности из-за распространившихся инфекционных заболеваний (тифа и холеры), частым явлением стали обморожения. Впервые на русскую сторону стали перебегать дезертиры от союзников. Некоторые солдаты пытались спастись, прячась на иностранных кораблях, пришедших в Балаклаву⁷⁸. Ситуация усугубилась после Инкерманского сражения, где потери были особенно ощутимыми. Корабли снабжения английской армии, ожидавшие входа в Балаклаву, перевернулись из-за шторма⁷⁹. В специальном указе от 14 ноября 1854 г. запрещалось собирать обломки кораблей, опрокинутых штормом. Однако из-за нехватки топлива этот запрет был отменен⁸⁰. В окрестностях Севастополя и Балаклавы были вырублены все деревья, в огонь шли даже корни виноградников, но этого было недостаточно⁸¹.

Из письма Генри Дюберли следует, что ситуация складывалась самым худшим образом: «Корабли не могли подойти к порту из-за шторма. Дороги стали непроходимыми из-за дождя. Лошади умирали от голода и истощения»⁸².

⁷⁸ Там же. С. 5–7.

⁷⁹ *Cooke B.* Op. cit. P. 11–12.

⁸⁰ *Самсонов В.И.* Указ. соч. С. 5.

⁸¹ *Айрапетов О.Р.* Крымская война. М., 2017. С. 127.

⁸² *Duberly H.* Journal Kept During the Russian War: From the Departure of the Army from England

Кавалерийский генерал Лукан сообщал, что иной раз лошади не могли вытащить ноги из липкой грязи, оставались в ней и гибли⁸³. Число лошадей, потерянных англичанами за несколько месяцев осады Севастополя, составляло более 900 животных⁸⁴. Дорога была забита трупами животными, которые умирали из-за невыносимых условий. При таких обстоятельствах было невозможно наладить транспортные коммуникации между войсками⁸⁵.

Была предпринята попытка привлечь турецких солдат для ремонта дороги, но довольно скоро отказались от этого плана, поскольку они не справлялись с тяжелой работой и среди них начались болезни и эпидемии, как следствие – резко возросла смертность.

Безвыходная ситуация с транспортной линией Балаклава–Севастополь вынудила интенданта Фильдера обратиться к Реглану, главнокомандующему английской армией: «Дорога во многих местах непроходима и везде покрыта грязью, так что солдаты и гражданские погонщики, ожидающие с вьючными животными нагрузки, вследствие неимения необходимых приспособлений для быстрой передачи припасов, должны много часов стоять на холоде и сырости по колено в грязи. По моему мнению, этому обстоятельству более, чем кому-либо другому, должна быть приписана большая смертность и заболеваемость, начавшаяся среди смотрителей складов и рабочих на пристани, и можно предположить, что это должно вызвать соответствующую заболеваемость среди солдат»⁸⁶.

Преодоление транспортного коллапса было возможно только при строительстве новой дороги. Такой дорогой могла быть только железная. Негативные настроения в английском обществе подтолкнули военное командование к более решительным действиям.

Проект строительства железной дороги между Балаклавой и военным

in April 1854, to the Fall of Sebastopol. London, 1856. P. 130–131.

⁸³ Самсонов В.И. Указ. соч. С. 8.

⁸⁴ Dawson A. The Grand Crimean Central Railway. [Stroud](#) (Gloucestershire), 2020. P. 22.

⁸⁵ Codman J. An American Transport in the Crimean War. New York, 1896. P. 47.

⁸⁶ Ibid. С. 9.

штабом в Крыму принадлежала частной фирме Пето. Промышленник Сэмюэль Мортон Пето обратился с предложением к премьер-министру Палмерстону. По частной инициативе предполагалось построить железную дорогу в Крыму по себестоимости, не дожидаясь прибыли. Пето объединился со своими партнерами Эдвардом Лэддом Беттсом (Edward Ladd Betts) и Томасом Брасси (Thomas Brassey). Правительство оперативно поддержало железнодорожный проект⁸⁷. 2 декабря 1854 г. в письме к Реглану герцог Ньюкаслский писал: «Пето, Брасси и Беттс через несколько дней отправятся на рельсы и через три недели после высадки в Балаклаве приступят к работе»⁸⁸.

После получения необходимых разрешений предприниматели взялись за дело. Эдвард Беттс, организовавший перевозку рабочих и строительных материалов, рассчитал численность трудовой силы. Так, на сооружение дороги по его расчетам должно было понадобиться 200–250 железнодорожников, моряков и шахтёров, десять бригадиров, двадцать каменщиков, восемьдесят плотников, двадцать кузнецов и мастеров, десять механиков и слесарей, четыре хронометриста, один главный клерк, один рисовальщик, два практических помощника инженера и один главный инженер. По настоянию Беттса силы должны были находиться под непосредственным руководством инженера подрядчиков⁸⁹. В условиях военного времени это требование казалось весьма странным. Однако по факту численность строителей и железнодорожных инженеров увеличилась почти вдвое и составляла 530 человек⁹⁰. В современном исследовании эта цифра уточняется. Так, Э. Доусон утверждает, что в строительстве работали 560 рабочих и 26 наемных работников, таким образом всего 586 рабочих⁹¹. Однако, судя по всему, на работы были привлечены иностранцы. Например, хорваты, нанятые на стройку⁹², и 300 татар из Евпатории

⁸⁷ *Coleman T.* The Railway Navvies: A History of the Men Who Made the Railways. London, 1966. P. 184–185.

⁸⁸ *Cooke B.* Op. cit. P. 20.

⁸⁹ *Coleman T.* Op. cit. P. 185.

⁹⁰ *Cooke B.* Op. cit. P. 28.

⁹¹ *Anthony Dawson.* Op. cit. P. 34.

⁹² Wigan Archives Service the Edward Hall Diary Collection War Department Official Letter Book:

приняли участие в строительстве дороги⁹³. Кроме того, в сообщении, отправленном 12 марта 1855 г., говорилось, что на железной дороге произошла авария, в которой погиб испанец – погонщик мулов⁹⁴. В Англии заранее рассчитали количество необходимых материалов для железнодорожных работ: 1800 тонн рельсов и арматуры, 6000 шпал, 600 тонн древесины, двигатели, грузовики, вагоны, 3 мили тросов (веревка, каната), и 2000 тонн других материалов⁹⁵. Из документов Османских архивах известно, что англичане купили большую часть древесины у Порты. 500 тонн древесины перевезли из Синопа для строительства дороги в Крыму⁹⁶.

Государственное казначейство в Англии выделило фирме Пето, Брасси и Беттсу значительную сумму в 45 000 фунтов стерлингов на строительство склада, покупку оборудования и 55 000 фунтов стерлингов на оплату персонала, транспортные расходы и продовольствие. Кроме того, еженедельные счета, представляемые подрядчиками, должны были оплачиваться отдельно крымским суперинтендантом. Стоимость судна, арендованного для железнодорожных перевозок, оплачивалась отдельно⁹⁷.

Предприниматели разместили объявление в газетах, приглашавшее рабочих разных специальностей (плотников, кузнецов, землекопов) немедленно ехать в Крым для строительства железной дороги. Большинство отобранных людей когда-то работали в Канаде и были привыкшими к холодным зимним условиям⁹⁸. Ежедневное жалование рабочего составляло 5/8 шиллинга в день. Контракт был рассчитан на шесть месяцев⁹⁹. Помимо денежного вознаграждения рабочие обеспечивались одеждой и едой. Бесплатный комплект спецодежды и необходимых вещей включал 22 предмета, среди них: рубашки, штаны, бушлат,

Crimea Quartermaster General's Department December 1854 – June 1855. Transcript by Gordon Rigby, Archives Volunteer and Alex Miller. Great Britain. 2012. P. 32.

⁹³ Wigan Archives Service Op. cit. P. 43.

⁹⁴ Ibid P. 85.

⁹⁵ *Cooke B.* Op. cit. P. 29; *Coleman T.* Op. cit. P.187

⁹⁶ BOA. HR. MKT. №. 126-7.

⁹⁷ *Cooke B.* Op. cit. P. 24.

⁹⁸ *Coleman T.* Op. cit. P. 185.

⁹⁹ Ibid.

пальто, сапоги, ботинки, чулки, рукавицы, одеяла, подушки и т.д.¹⁰⁰. На шесть человек выдавалась одна переносная кухня, а на 40 человек – палатка из непромокаемой ткани. Раздача комплекта спецодежды рабочим происходила в день отплытия из Англии, когда проходила посадка на корабли.

На должность главного инженера был приглашен Джеймс Битти (James Beattie). Известно, что жалование главного инженера составляло полторы тысячи фунтов¹⁰¹. В распоряжении Битти был штат из трех помощников (инженеров и представителей других специальностей). Пето и Беттс уже работали с ним в 1842 г. на строительстве линии Норвич–Лоустофт в Англии. Изначально планировалось, что строительство железной дороги займет 6 месяцев. В планах главного инженера Битти была задумка построить двойные линии от штаба в Балаклаве до Севастополя. Линия, которую планировалась начать от места вблизи британских позиций, была бы распределена между всеми батареями. Кроме того, линию планировалось питать четырьмя-пятью стационарными двигателями¹⁰².

После того, как все приготовления были завершены, корабли ждали команды для отправки. Планировалось, что первый корабль *Wildfire* отправится в плавание 15 декабря с грузом 475 тонн, но из-за шторма смог выйти в 21 декабря¹⁰³. Затем ушел в плавание корабль *Hesperus*. Остальные корабли везли грузы: *Lady Alice Lambton* – 511 тонн, *Great Northern* – 578 тонн, *Earl of Durham* – 554 тонн, *Baron von Humboldt* – 420 тонн, *Prince of Wales* – 627 тонн, *Levant* – 694 тонны, *Mohawk* – 850 тонн.

Корабли прибыли в Балаклаву 8 февраля 1855 г. Инженеры и рабочие приступили к работе¹⁰⁴. Строительство велось быстрыми темпами. Мягкий грунт в окрестностях Балаклавы создавал значительные трудности строителям. Эта проблема была решена за счет сооружения каменной насыпи. Рабочие были

¹⁰⁰ *Cooke B. Op. cit. P. 28–29; Coleman T. Op. cit. P. 187.*

¹⁰¹ *Cooke B. Op. cit. P. 25–27.*

¹⁰² *Coleman T. Op. cit. P. 185.*

¹⁰³ *Cooke B. Op. cit. P. 30.*

¹⁰⁴ *Coleman T. Op. cit. P.188.*

разделены на группы по 60 человек, которые работали посменно. В ночное время для освещения устанавливалось нечто типа жаровен на высоких подставках. Ежедневно строили до четверти мили железнодорожного пути, включая сооружение малых мостов через ручьи, насыпей и выемок для выравнивания полотна. 26 марта рельсы были уложены от набережной Балаклавы до главной квартиры англичан, в апреле линия доходила до военных позиций осажденного Севастополя. Общая протяженность железной дороги составляла 29 миль, однако в работе В.И. Самсонова указывается меньшая протяженность – 8 миль¹⁰⁵. Военная железная дорога шла по обеим берегам Балаклавской бухты, затем двойной линией по долине до деревни Кодикой, откуда она поворачивала на запад, огибая холм, далее тянулась на север до главной квартиры и потом до Воронцовской дороги, где отделялась ветка в одну милю длиной к осадным батареям. Общая протяженность железной дороги, выстроенной за 7 недель, составляла 7 миль¹⁰⁶, в совокупности с другими ветками ее длина увеличилась до 21,5 мили.

В начале февраля из Англии были доставлены два локомотива, однако из-за крутизны уклонов пускать их было опасно. Тогда оба паровоза были поставлены в верхней части крутых подъемов и использовались как стационарные двигатели, которые вытаскивали тяжелогруженные составы. Для перевозки вагонеток и платформ использовались лошади и мулы. К концу 1855 г. на железной дороге работало 4 паровоза, 2 стационарных паровоза-машины. Для перевозки грузов использовалось 190 вагонов, 215 лошадей, 17 мулов. Движение на дороге начиналось с 7 часов утра и заканчивалось в 7 вечера.

Подсчитано, что с началом работы железной дороги было перевезено на передовые позиции 246 600 тонн продовольствия и кормов, 1000 тонн снарядов, 2600 тонн других грузов¹⁰⁷. Роджер Фентон в письме так характеризовал ситуацию весны 1855 г.: «С началом работы железной дороги солдаты

¹⁰⁵ Самсонов В.И. Указ. соч. С. 16.

¹⁰⁶ Dawson A. Op. cit. P. 34

¹⁰⁷ Coleman T. Op. cit. P. 190.

почувствовали большое облегчение. Им больше нечего было делать. Ранее суточная потребность составляла 112 тонн материала, и для ее транспортировки требовалось 2000 лошадей. Теперь эту работу выполняла железная дорога»¹⁰⁸.

Железная дорога сыграла важную роль в значительном улучшении снабжения английской армии при осаде Севастополя. Перед уходом из Крыма в 1856 г. англичане установили мраморную доску с мемориальной надписью о постройке первой железной дороги на скале в районе Кадыкоя. После ухода союзников в городе остались только док на восточной стороне гавани и пороховой склад на западной стороне¹⁰⁹. В книге Орландо Файджеса говорится, что после войны Балаклавская железная дорога была куплена компанией, основанной Каллингом Эрдли и Мозесом Монтериоре (Sir Culling Eardly and Moses Montefiore), которая хотела использовать оборудование и материалы для строительства железной дороги между Яфпой и Иерусалимом. Документально этот проект не находит подтверждения в архивах¹¹⁰. Железная дорога была демонтирована вывезена с полуострова. Предприимчивые англичане решили продать железнодорожное полотно Турции. В ходе переговоров и долгих торгов договорились о сумме 37 000 турецких лир. В архивах Османской империи отложились документы о переговорах с английским правительством о продаже дороги. В них говорится, что её протяженность составляла 21 милю. Порта была заинтересована в сделке. По приказу султана были проведены необходимые инженерные приготовления¹¹¹. Уже в мае 1856 г. начались работы по демонтажу железнодорожного полотна и его транспортировка на турецкие верфи¹¹². Окончательно сделка о покупке железной дороги между Турцией и Англией была оформлена 17 марта 1857 г.

В Турции первую железнодорожную линию из крымской военной дороги

¹⁰⁸ *Fenton R.* Photographer of the Crimean War: His Photographs and His Letters from the Crimea. London, 1954. P. 57

¹⁰⁹ *Arnold R.A.* From the Levant, the Black Sea and The Danube. Vol. II. London, 1868. P. 185.

¹¹⁰ *Figes O.* Crimea The Last Crusade, Great Britain, 2011. P. 418.

¹¹¹ BOA. İ.MMS. 7-276.

¹¹² BOA. HR.SYS. 1356-22.

планировали проложить между Измиром и Манисой¹¹³. Однако впоследствии этот план был пересмотрен, и вывезенные железнодорожные материалы были использованы при строительстве первой магистрали, соединившей крупнейший порт на западном побережье Турции Измир и сельскохозяйственный регион Айдын¹¹⁴.

1.3. Проекты железнодорожного строительства в Крыму во второй половине 1850-х – 1860-х гг.

В время Крымской войны было сделано предложение российскому правительству о строительстве южной железнодорожной линии от американских промышленников. Секретарь американской телеграфной компании Шиффнер в письме к главному управляющему путями сообщения предложил проект строительства железной дороги от Москвы через Харьков в Одессу и от Харькова в Феодосию, причем гарантировал «поставить все металлические части для сооружения железной дороги, объясняя при этом, что известные ему банкиры располагают для этого предприятия капиталом в 200 миллионов долларов (по тогдашнему курсу 266 млн. руб. сер.)»¹¹⁵. Проект был передан на рассмотрение финансового ведомства, где был отклонен. Тому были следующие причины: во-первых, военные действия и кризисное состояние денежного рынка, а, во-вторых, условия, предложенные Шиффнером, были близки к грабительским.

Сущность предложения американского промышленника заключалась в том, что работы, «какие произведены будут, в период от 30 до 60 дней сдавать казне и получать за оные уплату облигациями по номинальной цене, с удержанием 20% стоимости в виде залога»¹¹⁶. Шиффнер обещал в первый год произвести рельсов на 100 верст, а в каждый последующий год поставлять уже на 500 верст¹¹⁷.

¹¹³ ВОА. А.}МКТ.МНМ. 108-58.

¹¹⁴ *Issawi Ch. The Economic History of Turkey 1800–1914.* Chicago; London, 1980. P. 185.

¹¹⁵ *Верховский В.М.* Краткий исторический очерк начала распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Вып. 1. СПб., 1898. С. 77.

¹¹⁶ Там же. С. 78.

¹¹⁷ РГИА. Ф. 1272. Оп. 1. Д. 5. Л. 7.

Облигации должны были приносить Шиффнеру 5% (первоначально он требовал 6%), что на заявленный им капитал в 266 млн руб. серебром составило бы доход в 13 300 тыс. руб. серебром. Выкуп дороги не мог быть произведен ранее 20 лет, что составило бы одних процентов сумму на 266 млн.

Шиффнер не сдавался и не отказывался от осуществления проектов строительства железных дорог. Он предложил контракт на поставку рельсов и металлических частей в Кронштадт, и вновь стоимость американской промышленной продукции была сильно завышена. В 1857 г. он потребовал выплаты ему неустойки из-за отказа в заключении контракта на поставку рельсов для Петербургско-Варшавской железной дороги.

С завершением Крымской войны в правительстве произошло осознание того, что отсутствие путей сообщения имело губительное влияние на ход военных действий. Д.А. Милютин констатировал в воспоминаниях: «В особенности кидалось в глаза несовершенство путей сообщения, слабое развитие техники и промышленности и недостатки самого устройства военных сил. Общий голос признавал, что результаты Крымской войны могли быть совсем иные, если бы Крым был тогда связан с Москвой железным путем и при лучшем устройстве армии»¹¹⁸. Началось осмысление причин неудачной железнодорожной политики в николаевский период. Современники отмечали дороговизну постройки Николаевской железной дороги, медленные темпы строительства. Делался вывод о невозможности вести подобные операции за счет казны. «Несостоятельность казенного хозяйства была у всех на виду, между тем как средств исправить эти недостатки не предвиделось никаких <...>. К этому присоединилось в то время и бедственное положение финансов. Ликвидация огромных расходов требовала огромных средств, между тем как кассы государственного казначейства не имели их давно, и давно уже военные расходы покрывались выпуском кредитных билетов. <...> Об изыскании новых средств для постройки железных дорог за счет правительства и думать было нечего»¹¹⁹.

¹¹⁸ Милютин Д.А. Воспоминания 1843–1856. М., 2000. С. 428.

¹¹⁹ Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С. 18.

С началом царствования Александра II железнодорожная тема стала одной из самых актуальных. Журнал «Современник» поделился с читателями «Соображениями касательно устройства железных дорог в России» и предложил план-расположение железнодорожных линий. «Система главных линий железных дорог должна быть расположена так, чтобы, выходя, из частей государства плодородных и обильных естественными богатствами, линии эти проходили губерниями, нуждающимися и в кратчайших, по возможности, направлениях, не обходя, впрочем, значительных центров населения, простирались до пограничных морей Балтийского, Черного и Каспийского»¹²⁰. В журнале «Русский вестник» была опубликована обширная статья Д.И. Журавского, в которой излагались выгоды строительства железных дорог «как в сферах материальной, умственной и нравственной жизни народов, так и в сфере политической, то есть в отношении государства к другим государствам»¹²¹. Доводы автора были очень убедительны и очевидны, оспаривать их было бессмысленно. Автор отдавал приоритетное значение строительству в южном направлении (после направления балтийского). «На Черном море два порта могут иметь самое большое значение: порт Феодосия, по соединении его железной дорогой с Харьковом, и порт Одесский, по соединении с рельсовым путем до Балты и Ольвиополя»¹²². Больше выгод представлял порт в Феодосии. Его преимущества были связаны с тем, что порт был больше, обширнее и не замерзал в зимнее время. В географическом положении выгоднее было вести дорогу к Феодосии, с тем чтобы соединить центральную Россию с Крымским полуостровом.

Таким образом, при проектировании южной ветки железной дороги предстояло определить, к какому порту ее вести. По очень точному замечанию современного исследователя, «сложилась ситуация своеобразной “дуэли” двух

¹²⁰ Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. 1856. № 2. С. 111–112.

¹²¹ Журавский Д.И. О железных дорогах в России // Русский вестник. 1856. № 3. С. 417–457.

¹²² Там же. С. 450.

черноморских портов – Одессы и Феодосии»¹²³. Утвердилось мнение, будто решение кн. М.С. Воронцова повлияло на первенство Одессы. Тут стоит пояснить, что этот проект был представлен князю, когда он занимал должность наместника Кавказа, то есть до 1854 г. Тогда кн. Воронцов отстаивал не столько преимущества порта в Одессе, сколько представил аргументы против Феодосии: линия дороги проходит по безводной местности, удалена на 130 верст от перекопских соляных озер и находится на значительном расстоянии от каменноугольных копий, в Феодосии мало складов для хранения хлеба, малочисленно население, незначительно число купцов и финансистов.

С началом царствования Александра II общественное мнение было солидарно с правительством по поводу скорейшей работы по строительству железных дорог. Неизбежно возникал вопрос о финансировании столь грандиозного проекта. С учетом тяжелых обстоятельств в системе финансов после Крымской войны была сделана ставка на привлечение международного банковского капитала, «ибо катастрофическое состояние государственных финансов, огромные затраты казначейства в годы войны и на предстоящую выкупную крестьянскую реформу, непрерывный рост внутреннего и внешнего долга совершенно исключали возможность приступа к широкому государственному строительству железных дорог»¹²⁴.

По инициативе крупного петербургского банкира А.Л. Штиглица в России было образовано частно-государственное железнодорожное предприятие – Главное общество железных дорог. В бюрократических кругах решение о формировании общества прорабатывалось стремительно. 26 января 1857 г. Александр II подписал именной указ Правительствующему Сенату «О сооружении первой сети железных дорог». В указе говорилось, что «железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения еще десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для империи и сделались

¹²³ *Сенин А.П.* Проектирование Феодосийской железной дороги в 50–60-х гг. XIX века // XI Таврические научные чтения. Ч. II. Симферополь, 2011. С. 102–109.

¹²⁴ *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 62.

потребностью народною, желанием общим, настоятельным. В сем глубоком убеждении, мы след за <...> прекращением военных действий повелели о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности <...> обратиться к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной <...> чтобы воспользоваться значительной опытностью, приобретенною при устройстве многих тысяч верст железных дорог на Западе Европы»¹²⁵. 28 января 1857 г. было основано русско-французское акционерное общество для строительства железных дорог – Главное общество российских железных дорог. Его задачами являлись строительство и эксплуатация первой сети русских железных дорог, которая должна была состоять из четырех магистральных линий длиной в 4 тыс. верст. «Сеть будет простираться от С.-Петербурга до Варшавы и прусской границы, от Москвы до Нижнего Новгорода, от Москвы через Курск и низовье Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Либавы, – таким образом непрерывным через 26 губерний железным путем соединяются взаимно: три столицы, главные судоходные реки наши, средоточие хлебных наших избытков и два порта на Черном и Балтийском морях, почти весь год доступные; облегчится сим образом вывоз заграничный, обеспечится провоз и продовольствие внутреннее»¹²⁶. В 1857 г. начались работы на Варшавской линии, в следующем году – на Московско-Нижегородской дороге. В 1859 г. приступили к работе в Крыму, на Феодосийской линии, однако строительство скоро пришлось остановить из-за недостатка средств¹²⁷.

Недостаток средств был главной, но далеко не единственной причиной, приведшей к краху сооружения железной дороги в Крыму. Вызывали озабоченность необоснованные траты французских инженеров, которые в сущности осуществляли финансовые махинации, что приводило к разграблению

¹²⁵ *Кислинский Н.А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк. Т. 1. СПб., 1902. С. 72.

¹²⁶ Там же.

¹²⁷ *Лизунов П.В.* Главное общество российских железных дорог: надежды и разочарования // Вестник Поморского университета. Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2008. № 40. С. 29–37.

концессионного капитала. Из воспоминаний А. Аурбаха, служившего кассиром курской конторы общества, вырисовывается неприглядная картина грабежа кассы общества, «насколько французы старались прикрывать, признавать правильными безобразные и незаконные свои расходы, настолько же они были строги и придирчивы в этом отношении к русским»¹²⁸. В воспоминаниях современников часто говорится, что в составе группы французских инженеров были авантюристы и проходимцы, которые рассчитывали быстро обогатиться на железнодорожном предприятии¹²⁹. В Феодосии началось оживление, массовое городское строительство, развивалась городская инфраструктура. Х.Х. Стевен, управляющий Императорским Никитским садом в Ялте, писал бывшему саратовскому губернатору, а теперь администратору Закавказского края А.М. Фадееву: «Привозят из-за границы не только рельсы, но и лопатки, кирки, ручные тачки и т.п. Кроме двух наших офицеров, все инженеры французы, и их, говорят, уже до сорока прибыло; главный распорядитель полковник Sahetre»¹³⁰. Через год в строительстве железной дороги в Феодосии произошли незначительные перемены: «...железную дорогу уже целый год начинают, да начало не подвигается вперед; прибыло наконец до 300 человек рабочих из России, а директора не заботились о продовольствии их и еще менее о помещении»¹³¹. Светская хроника Феодосии больше пестрела новостями об очередной свадьбе француза с представительницей местного общества. В 1861 г. ботаник Стевен уже выражал пессимистические предположения, что дорога и вовсе не будет построена, а вместо нее будет проведена линия до Севастополя.

Главное общество российских железных дорог занялось проблемой отчуждения земель под строительство, которому изначально разрешалось безвозмездно занимать казенные пустые земли. Конкретные предложения еще не были выработаны в 1858–1859 гг., поэтому рассматривалась процедура дарения

¹²⁸ Аурбах А.А. Воспоминания // Исторический вестник. 1905. Т. 101. № 9. С. 676.

¹²⁹ Сенин А.П. Указ. соч. С. 104.

¹³⁰ Письма Х.Х. Стевена к А.М. Фадееву. Из архива С.Ю. Витте. Под. публ. Н. Лернер // Русская старина. 1913. Т. 154. С. 305–306.

¹³¹ Там же. С. 309.

с условиями и без. Был разработан проект дарственной: «Я, нижеподписавшийся (имя, отчество, фамилия и звание владельца) владелец __ губернии __ уезда, объявляю этим, что я уступаю безвозмездно Главному обществу российских железных дорог для постройки железной дороги от ___ до ___ (род уступаемого имущества, пространство, прохождения и границы уступаемой земли) без всякого условия или с условием и т.д.»¹³². Системы денежной компенсации за отчужденные земли пока не было выработано, хотя в некоторых случаях совет правления общества готов был выплатить сумму. Однако в совете была сделана ставка на безвозмездную передачу земель даже в черте города Феодосии. А.Г. Строганов, новороссийский генерал-губернатор, быстро пресек подобные предложения: «Городские земли, по действующим законам, уступаются сторонним ведомствам не иначе, как за соответственное вознаграждение»¹³³. Кроме того, отмечалось, что материальное положение города является неудовлетворительным и о подобных подарках речи быть не может. Оптимистический настрой правления общества не оправдался, была оформлена только одна дарственная на передачу земли под строительство Феодосийской железной дороги, однако были совершены 20 сделок по выкупу земли¹³⁴.

В Петербурге не утихали скандалы, связанные с деятельностью Главного общества российских железных дорог. Сомнительные финансовые операции, расточительность, ошибочные решения привели к колоссальным убыткам, фактически – к финансовому банкротству¹³⁵. Это повлияло на падение курса рубля в России. В 1861 г. последовали преобразование общества и изменение его устава: теперь приоритет был отдан строительству Варшавской железной дороге с ветвью к прусской границе (1206 верст) и Нижегородской дороге (410 верст). Все изыскания и проекты по Феодосийской и Либавской железным дорогам, а также все произведенные работы, земли, материалы, запасы и прочее имущество по Феодосийской линии общество обязалось передать правительству с зачетом

¹³² РГИА. Ф. 258. Оп. 3. Д. 52. Л. 9.

¹³³ Там же. Л. 11.

¹³⁴ РГИА. Ф. 258. Оп. 3. Д. 339. Л. 1.

¹³⁵ Соловьева А.М. Указ соч. С. 73.

издержек в размере 6,4 млн рублей¹³⁶. Спустя несколько лет подвели итог строительным работам в Феодосии: «...земляное полотно и несколько каменных мостов на протяжении более 50-ти верст были исполнены; до Екатеринослава линия была обеспечена рельсами, дубовыми поперечинами и телеграфными столбами, полосой дороги отчуждения, и все это было оставлено с миллионными убытками – в сущности, казенными – с вовлечением в напрасные затраты капиталистов в Крыму»¹³⁷. В 1864 г. в Феодосии был объявлен аукцион имущества, оставшегося у подрядчика Феодосийской линии. Потенциальным покупателям предлагали землевозные вагоны, слесарные, столярные и кузнечные инструменты, паровую машину, чертежные и геодезические инструменты, экипажи, сбрую, мебель, канцелярские принадлежности и т.д. На общественных торгах предполагалось выручить сумму не менее 45 тыс. рублей¹³⁸. Процедура проведения торгов была регламентирована, и копии документов отправлялись в Петербург и канцелярию общества.

В совет правления общества поступали жалобы на мошеннические схемы французских инженеров, которые либо не платили за полученные материалы, либо производили оценку по заниженным ценам¹³⁹. Так, губернский секретарь Тульской губернии А.И. Могилевич жаловался на убытки за порубку леса в своем имени для Феодосийской дороги и был не согласен с предложенной французскими агентами суммой в 60 руб. серебром, тогда как по всем расчетам полагалось 337 руб. серебром¹⁴⁰. В некоторых случаях наследники спустя несколько лет пытались вернуть причитающиеся им деньги и компенсировать ущерб¹⁴¹.

Финансовый крах Главного общества российских железных дорог не изменил общего настроения на необходимость скорейшего строительства путей на

¹³⁶ Лизунов П.В. Указ соч. С. 35.

¹³⁷ [Катков М.Н.] Записка о важности и необходимости железной дороги, соединяющей центр России с Крымскими портами на Черном море. М., 1869. С. 1.

¹³⁸ РГИА. Ф. 258. Оп. 3. Д. 378.

¹³⁹ Там же. Д. 53; 167.

¹⁴⁰ Там же. Д. 160. Л. 4.

¹⁴¹ Там же. Д. 244.

юге. Железнодорожный вопрос прочно укрепился в повестке дня. Правительство к этому подталкивала крупная земельная аристократия. Во всеподданнейшей записке императору от Императорского общества сельского хозяйства, поданной в апреле 1862 г., говорилось об угрожающей тенденции падения доли участия России в хлебном экспорте. «Россия выпускает из своих южных портов около 3 млн четвертей пшеницы, тогда как Венгрия, устроив до 2 тыс. верст железных дорог, отправляет до 4 млн четвертей, а по окончании строящихся еще дорог может, как полагают, отправлять до 10 млн четвертей. <...> Чем далее мы будем откладывать дело устройства железных дорог, тем более будем терять надежду в будущем участвовать нашими земледельческими произведениями в европейской торговле»¹⁴².

В 1862 г. на должность главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями был назначен талантливый ученый-механик и инженер, генерал-лейтенант Павел Петрович Мельников, впоследствии ставший первым министром путей сообщения. По инициативе Мельникова был разработан проект строительства «сети главных линий железных дорог Европейской России» общей протяженностью 4,5 тыс. верст¹⁴³. В этом проекте самой длинной линией являлась южная – 1440 верст. Она должна была проходить от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Харьков, Екатеринослав и Александровск в Крым через Симферополь до Севастопольского порта¹⁴⁴. Далее говорилось, что южная дорога «разрешена к устройству» и «уступлена компании английских капиталистов на основании концессии, высочайше утвержденной 25 июля текущего 1863 года»¹⁴⁵. В документе указано очень важное уточнение по поводу конечного пункта дороги. В проекте говорилось исключительно о Севастополе – это было вызвано «необходимостью примкнуть дорогу к лучшему порту на Черном море; в этом отношении ни один из тамошних портов не может соперничать с портом

¹⁴² Цит. по кн.: *Соловьева А.М.* Указ. соч. С. 89.

¹⁴³ *Мельников П.П.* Сеть главных линий железных дорог Европейской России, составленная в Главном управлении путей сообщений и публичных зданий. СПб., 1863. 12 с.

¹⁴⁴ Там же. С. 3.

¹⁴⁵ Там же. С. 10.

Севастополя, который, представляя надежное пристанище судам и удобную грузку у самых берегов, по обширности своей достаточен не только для большого коммерческого флота, но, в случае надобности, и для помещения военных кораблей всяких размеров и который сверх того лежит на прямом пути к Константинополю»¹⁴⁶. Проект Мельникова всегда рассматривался изолированно. Кроме того, в документе впервые был указан порт Севастополь в качестве конечного пункта южной дороги. Здесь стоит упомянуть записку неизвестного купца Г. Никифорова «О пользе проведения железной дороги от Москвы к Севастополю», с которым были знакомы Мельников и министр финансов М.Х. Рейтерн. Насколько доводы равнодушного негоцианта повлияли на высокопоставленных бюрократов – вопрос дискуссионный. Однако автор записки эмоционально доказывал преимущества Севастополя в сравнении с Феодосией и Одессой: «...защищен от всех ветров высокими горами, изобилует пресною водою для наливки на суда и на продовольствие полумиллиона жителей, это доказано, в прошедшую войну никто не нуждался водою; открыт во всякое время года для всемирной торговли, нужной самим союзникам, которые его закрыли для военных дел, но несправедливо пренебрежен для коммерческих дел в направлении к нему железной дороги, которая была назначена безрасчетно в Феодосию, а ныне в Одессу, как это будет сейчас доказано»¹⁴⁷. Положение Севастополя более удобное: «...независимый порт от бурь и льда <...> у бывших Севастопольских казарм, куда и должно привести железную дорогу чрез Мекензиеву дачу и Инкерман, к берегу той бухты, где крон-машиною, без всякой перевозки и подноски, прямо с судов выгружать можно товары на вагоны и с вагонов на суда, принимать хлеб и сырые материалы, по дороге собранные во всех городах и селах Новороссии и Малороссии»¹⁴⁸. В Севастополе развита торговля сельскохозяйственными товарами, в нескольких километрах от города находятся карьеры по добыче мрамора, и, конечно, значимую роль составлял

¹⁴⁶ Там же. С. 11.

¹⁴⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 336. Л. 4–4 об.

¹⁴⁸ Там же. Л. 6.

соляной промысел. Автор прозорливо отмечал: «...частые поездки всей царской фамилии в Крым, на Южный берег в свои имения, а за нею и все вельможи России и разные сословия пожелают видеть свою Италию – Южный берег – и насладиться благорастворенным климатом <...> и полечиться целебными грязями Сакского соленого озера»¹⁴⁹. С оптимизмом отмечал Никифоров, что с началом железнодорожного строительства вернется военная мощь морского порта: «...при самом начале открытия работ железной дороги к Севастополю в скором времени умножатся в нем жители, и явятся капиталы со всех сторон на коммерческие обороты с Россией, и восстановится господство ее на Черном море, посредством парового коммерческого флота, как объясняю в мыслях моих при сем»¹⁵⁰. Возрождение города после войны, а вместе с этим укрепление военно-морской мощи на Черном море связывались исключительно с железнодорожным строительством.

Проект Мельникова примечателен еще и тем, что в нем впервые упоминается английская концессия при строительстве Московско-Севастопольской дороги, в прессе о ней практически не писали.

Подробности о создании английской концессии имеются в архивном деле департамента железнодорожных дел Министерства финансов. На заседании Комитета министров 23 июля 1863 г. было решено утвердить концессию английских банкиров, после чего последовал высочайший указ императора: «Негоцианты и банкиры Лондона – Дент Пальмер и Ко, Фрюлинг и Гешен, Антон Гиббс с сыновьями и Джон Губбард и Ко, чрез Виллиама Гоппе, уполномоченного <...> законною, от 10 июля 1863 г., доверенностью, засвидетельствованной русским генеральным консулом в Лондоне, – предлагают в обеспечение своей благонадежности внести в Государственный банк миллион руб. сер[ебром] русскими государственными пятипроцентными билетами и принимают на себя составить в течение года со времени утверждения концессии в Великобритании, на основании ее законов, общество с определленною акциями ответственностью,

¹⁴⁹ Там же. Л. 7.

¹⁵⁰ Там же. Л. 8 об.

имеющее пребывание в Лондоне, для постройки на свой счет и страх ж[елезной] д[ороги] от Москвы до Севастополя, с уложением одного пути, но устройством мостов, земляных и каменных работ для двух путей, с потребными станциями, переездами, разъездами, мастерскими, рабочими снарядами и прочими принадлежностями, также снабжением дороги подвижным составом и другими принадлежностями для устройства и эксплуатации оной»¹⁵¹. Оговаривалось строительство железнодорожных инженерных сооружений – каменных и металлических мостов, кирпичных станционных зданий и мастерских. Подробные планы, описание и сметы дороги, мостов, станций, всех сооружений на дороге и подвижного состава должны были быть представлены на утверждение главноуправляющему путей сообщения. Концессия выдавалась сроком на 99 лет. На строительство железной дороги и до начала ее эксплуатации закладывалось 6 лет. Общество обязалось строить вдоль своих линии электромагнитный телеграф с двумя проводами, необходимый для управления движением.

Номинальный капитал общества предварительно назначался в 22 млн 500 тыс. фунтов стерлингов. В эту сумму входило полное устройство и снабжение необходимым при строительстве. При этом правительство обязывалось «гарантировать всю ту сумму, будет ли она более или менее суммы 22,5 млн фунтов, предварительно принятой, которую общество в течение 12 месяцев со дня образования оного заявит представлением <...> проектов и смет и которую правительство признает потребною для всех вышеозначенных предметов»¹⁵². На весь капитал давалась гарантия наименьшего дивиденда 5 процентов, а для содействия быстрому и несомненному сбору капитала допускалась премия в виде 4 шиллингов на фунт, эта премия тоже причислялась к капиталу. Кроме льготных условий общество получало право использовать на работах войска, покупать беспошлинно необходимые иностранные товары. В отдельных статьях указывалось, что общество могло разрабатывать каменный уголь близ железной

¹⁵¹ Там же. Д. 342. Л. 2–2 об.

¹⁵² Там же. Л. 11–11 об.

дороги.

Однако, несмотря на исключительно выгодные условия, в течение года английские концессионеры не смогли собрать акционерный капитал и к постройке дороги так и не приступили. В письме министру финансов Мельников писал: «Не получая от гг. концессионеров никаких по сему заявлений, между тем имея надобность в неотлагательных распоряжениях по производству на южной линии работ, в случае оставления их, после 1 ноября, на попечение правительства, я, ввиду наступления назначенного срока, полагал бы испросить высочайше разрешение концессию Севастопольской ж[елезной] д[ороги] 25 июля 1863 г. объявить несостоявшею и возвратить концессионерам представленный ими залог, так как неучреждение общества произошло»¹⁵³. Дореволюционный исследователь железнодорожного дела в России А.А. Головачев, не скрывая негативной оценки английской концессии, писал: «...к счастью России, принуждены были отказаться от исполнения договора»¹⁵⁴.

По мнению современных исследователей железнодорожного строительства в России, все же главная причина неудачи английской концессии крылась в политической и финансовой ситуации в России, к тому же восстание в Польше спровоцировало упадок государственного кредита России на денежных рынках Западной Европы¹⁵⁵.

Параллельно с подготовкой и учреждением английской концессии Мельников направил весной 1863 г. Инспектора – подполковника Казначеева – в Севастополь с заданием установить «степень удобства учреждения в тех местах коммерческого порта, подхода к нему от линии, идущей из Севастополя». Инспектору предписывалось представить «свои соображения по отношению этого дела к морскому ведомству и Русскому обществу пароходства и торговли»¹⁵⁶. Казначеев вскоре был переведен инспектировать недостроенную

¹⁵³ Там же. С. 13.

¹⁵⁴ Головачев А.А. Указ. соч. С. 46.

¹⁵⁵ Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И. Железнодорожная революция в России. 1836–1914. М., 2017. С. 60.

¹⁵⁶ РГИА. Ф. 259. Оп. 1. Д. 71. Л. 1 об.

Феодосийскую дорогу. Впоследствии капитан С.М. Духовской провел все необходимые геодезические работы и составил предварительный проект подхода железной дороги к Черному морю. Подробную «Записку о части южной линии железной дороги в Крыму» Духовской представил на рассмотрение главноуправляющего. В ней он предлагал несколько вариантов строительства станции железной дороги в Севастополе: в конце рейда, близ Павловского мыса у Карабельной бухты или даже у одной из балок, пересекающих линию бывшего водопровода Черной речки, по берегу моря вдоль Севастопольского рейда¹⁵⁷. В переписке Духовского и Мельникова один раз упоминается приезд английских инженеров в ноябре 1863 г. По-видимому, английские инженеры так и не начали подготовительных работ.

Если в правительстве к 1863 г. было уже решено строить южную дорогу к Севастополю, то в общественном мнении еще соперничали между собой Одесса и Феодосия. Полемика шла в «Северной пчеле», «Морском сборнике», «Отечественных записках», «Московских ведомостях». В 1863 г. выдержки из статей были опубликованы в брошюре «Объяснения к вопросу о южных железных дорогах»¹⁵⁸. Авторы ловко оперировали статистикой, у каждого был весьма солидный набор аргументов. Под влиянием разогретого общественного интереса к этому вопросу было проведено заседание отдела статистики Русского географического общества. Его председатель Е.И. Ламанский четко сформулировал перед присутствующими вопрос, «какой линии железных дорог следует отдать преимущество для соединения центра России с торговыми отпускными портами России на Черном море». Рассматривалась возможность «проведения линии железной дороги от Москвы на Харьков и далее не на Одессу, а на Ростов <...>. Не менее горячо было поддержано мнение о направлении дороги на Феодосию, и всякий, кто следил за вопросом, помнит, с какой горячностью отстаивали преимущества Феодосийской гавани. Третья линия железной дороги предполагалась для соединения Москвы с Одессой. Таким

¹⁵⁷ Там же. Л. 18–26 об.

¹⁵⁸ *Н.Ш.* Объяснения к вопросу о южных железных дорогах. Феодосия, 1863. 31 с.

образом, в литературе существует три партии, одна требует соединения Москвы с Азовским морем, другая требует соединения Москвы с Черным морем посредством Феодосийского порта, третья, самая многочисленная, требует соединения Москвы с Одессой»¹⁵⁹.

Тогда общественность более всего была погружена в обсуждение возможности строительства Одесской железной дороги, а Комитет министров определил направление этой дороги по линии Одесса–Кременчуг–Харьков. Вызывала удивление смена направления, поскольку первоначально предполагалось связать Одессу и Киев. В середине 60-х годов менялась стратегия правительства в железнодорожном строительстве: отказались от идеи строить сразу магистральные линии большой протяженностью типа Москва–Севастополь и пришли к выводу, что целесообразно строить небольшими участками. Другое нововведение было связано с финансированием – «строить средствами казны». В мае 1864 г. был издан указ о начале сооружения начального участка южной линии от Москвы до Орла, а затем предполагалось вести линию до Курска. Впоследствии эта железная дорога получила название Московско-Курская, сообщение на ней было открыто в сентябре 1868 г. Комитет железных дорог в конце 1864 г. объявил о перспективах железнодорожного строительства: «Южную дорогу, начатую от Москвы до Серпухова и от Одессы до Балты, продолжать строить средствами казны, по возможности деятельно, с одной стороны, от Серпухова через Тулу, Орел и Курск до Киева, а с другой – от Балты, на Кременчуг и Харьков, предоставив дальнейшему соображению изыскание средств для соединения сего последнего города с Курском»¹⁶⁰. Решение железнодорожного ведомства вызывало как минимум недоумение: объявлялось о строительстве двух железнодорожных линий, никак не связанных между собой. Государственное казначейство брало на себя бремя финансирования одновременно двух дорог, что было весьма рискованным мероприятием. Тем самым вновь откладывалось решение проблемы соединения железнодорожным

¹⁵⁹ Вопрос о южной железной дороге. СПб., 1864. С. 1–3.

¹⁶⁰ Головачев А.А. Указ. соч. С. 47.

сообщением Центральной России с портами Черного моря.

Современник и исследователь железнодорожного дела А.А. Головачев отмечал: «Неудачи, колебания и споры, происходившие по поводу направления главной магистральной линии к югу от Москвы, замедлили настолько эту постройку, что дали возможность другому направлению пройти почти параллельно главной линии и сделаться не только линией конкурирующей с нею, но и получить первенствующее значение в системе железных дорог». Конкурирующей линией Головачев считал Рязанско-Козловскую железную дорогу.

Впоследствии в 1866 г. эта проектируемая сеть железных дорог была изменена и дополнена, а некоторые направления были признаны правительством наиболее необходимыми¹⁶¹. Лукавое объяснение правительства вызвано началом концессионного бума в железнодорожном строительстве. За 1866–1868 гг. было выдано порядка 19 концессий, которые отличались большим разнообразием и во многом имели случайный характер. Утверждался новый принцип определения направления железных дорог, в основу которого было положено предложение о предоставлении концессии. При этом Севастопольская железная дорога была заменена линиями, идущими от Харькова на Кременчуг, Балту и Одессу, с одной стороны, и на Таганрог – с другой.

Таким образом, соединение Севастопольского порта с Центральной Россией было отсрочено до того времени, когда будут построены указанные железные дороги. В связи с активным строительством отдельных участков вопрос о Севастопольской железной дороге снова выступает на первый план. Как справедливо отмечал современник: «Без проведения железной дороги в Крым развитие его немыслимо»¹⁶².

В конце 1860-х гг. была издана брошюра о проекте строительства Кременчугско-Севастопольской железной дороги¹⁶³. В ней справедливо

¹⁶¹ Кременчугско-Севастопольская железная дорога и ее государственное значение. СПб: тип и лит. С. Степанова, 1868. С. 13.

¹⁶² Там же. С. 13–14.

¹⁶³ Там же.

отмечалось, что «жаркие прения, происходившие о постройке южнорусских железных дорог, не выработали вопроса первостепенной важности для России, вопроса о сооружении рельсового пути в Крым, так как с осуществлением этой железной дороги, смело можно сказать, связано обогащение России»¹⁶⁴.

Экономическая подоплека строительства железной дороги связана с укреплением западного крымского побережья в случае развязывания военных действий. «На Черном море полуостров Крым представляет для неприятеля самый удобный операционный пункт. Владая Крымом, он может беспрепятственно угрожать всем нашим южным границам и Кавказу постоянными демонстрациями. <...> Прочное владение Крымским полуостровом не иначе может быть обеспечено, как посредством неразрывной его связи с Центральной Россией. Но железная дорога, которая удовлетворяла бы стратегическим целям, должна вместе с тем опираться и на экономические государственные соображения»¹⁶⁵.

Автор брошюры считал, что наиболее подходящим пунктом, связывающим Крым с Центральной Россией, является город Кременчуг Полтавской губернии, расположенный на Днепре, в центре хлебоборных южных губерний. Кроме того, через Кременчуг проходят важнейшие транспортные пути, и город, по сути, находится в центре обширного украинского ярмарочного торга. Одним из главных товаров в южной торговле, по мнению автора, являлась крымская соль. «Снабдить дешевою солью в достаточном количестве западную и центральную Россию есть дело крайне необходимое для развития в этих обширных местностях сельского и домашнего хозяйства и фабричного производства. Ближайшие к Западной и Центральной России соляные промыслы находятся на Крымском полуострове, за Перекопом, и отличаются обилием соли и легкостью ее добывание»¹⁶⁶. Автор доказывал на экономических расчетах выгоду и перспективность этого мероприятия. На Крымском полуострове возможна

¹⁶⁴ Там же. С. 3.

¹⁶⁵ Там же. С. 5.

¹⁶⁶ Там же. С. 10.

добыча соли до 45 млн пудов ежегодно. При строительстве железной дороги расходы на транспортировку соли значительно снизятся. Пуд соли, привезенный чумаками (людьми, промышленявшими перевозками на Юге России, в Новороссии и Малороссии) из Крыма в Кременчуг, стоит 67 копеек серебром, то же расстояние на железной дороге обойдется в 46 копеек серебром. Таким образом, как подмечает автор, «уменьшение цены на крымскую соль должно благотворительно отозваться на развитии сельского и домашнего хозяйства в Западной и Центральной России»¹⁶⁷.

Автор считал, что проект Кременчугско-Севастопольской дороги был на 200 верст короче проекта Харьковско-Лозовско-Севастопольской дороги. Линия от Кременчуга до Севастополя виделась следующим образом. Она начинается от предместья Кременчуга, от посада Крюкова, и, пройдя на 5-й версте от р. Днепра возвышенный перевал, проходит равниной по водоразделу р. Ингульца и Базавлука, вплоть до Берислава. От Берислава линия будет идти чрез Днепр, на котором должны быть построены мост длиной около 180 сажень, дамба с пролетами и небольшой мост чрез р. Конку. Далее дорога идет по равнине на Перекоп, далее – между соляными озерами – до горной части Крыма и, чрез Бахчисарайскую долину, к Севастополю.

Из сравнения двух местностей и ландшафтов, по которым предполагается провести Севастопольскую железную дорогу, направление Кременчугско-Севастопольской линии и в строительном отношении имело неоспоримое преимущество пред Харьковско-Лозово-Екатеринославско-Севастопольским направлением.

В 1868 г. в бюрократических кругах стала разворачиваться интрига против министра путей сообщения Мельникова. Министр во всеподданнейшей записке предложил отсрочить постройку участка Харьковско-Кременчугской железной дороги, а вместо этого начать срочное строительство линии от Харькова до Севастополя. Император приказал изучить значение и преимущества каждой

¹⁶⁷ Там же. С. 12.

линии и провести рассмотрение этого вопроса на заседании Комитета железных дорог. На этом заседании мнения разделились. Министр путей сообщения Мельников и министр государственных имуществ А.М. Зеленой отстаивали необходимость строительства линии Харьков–Севастополь в связи с военными, политическими, экономическими и коммерческими нуждами. Против них выступил новороссийский и бессарабский генерал-губернатор П.Е. Коцебу, которого поддержали еще 12 членов комитета. Мнение большинства поддержал император. Эта интрига во многом являлась свидетельством борьбы в бюрократических кругах: сторонников казенного строительства и концессионеров. Сговор членов комитета был очевиден, поскольку через месяц некоторые из них (А.А. Абаза и К.К. Унгерн-Штернберг) получили концессию на строительство Харьковско-Кременчугской дороги.

В ноябре 1868 г. проект главных линий железных дорог вновь был скорректирован. В своей записке Мельников указывал на очевидные промахи в железнодорожном деле и на первое место поставил отсутствие сообщения с Крымом: «Несмотря на значительное развитие железнодорожной сети, в ней замечаются пробелы, пополнение которых необходимо для упрочения политических и экономических интересов государства. Так, например, Севастополь не соединен с производственными местностями черноземной полосы, и Крым с его своеобразными богатствами остается отдаленным от внутренней России»¹⁶⁸. Предложение Мельникова сводилось к тому, чтобы планируемые дороги разделить на две категории по степени значимости. К первой категории министр относил участки от станции Лозовой до Севастополя, от Моршанска до Пензы и Самары, от Борисоглебска до Царицына, от Самары до Оренбурга, от Ковно до Ливабы и от Бердичева до Бреста через Житомир и Пинск или Ковель – всего 2593 версты. Утверждалась строгая последовательность в строительстве дорог и закладывался срок в 2–4 года на его реализацию. На заседании Комитета железных дорог 25 ноября 1868 г. был

¹⁶⁸ *Верховский В.М. Указ. соч. С. 167.*

утвержден план строительства сети железных дорог: Лозово-Севастопольская, от Либавы до Ковно, от Нежина до Могилева, от Могилева до Бреста, от Борисоглебска до Царицына, от Воронежа до Грушевки, от Самары до Бузулука. Как видно, этот план превосходил предложения Мельникова. Как говорилось в официальном издании, посвященном железнодорожному строительству, «благим намерениям правительства не суждено было осуществиться»¹⁶⁹. Из дорог этой сети в 1869 г. были выданы концессии на строительство Борисоглебско-Царицынской, Либавской, Воронежско-Грушевской линий.

Отмена ограничительных статей Парижского мирного договора в 1871 г. должна была стимулировать правительство принять положительное решение о строительстве дороги. Однако Милютин с прискорбием отмечал: «Даже в самый момент принятого государем решения о восстановлении державных прав России на Черном море последовало другое решение – об отсрочке сооружения Севастопольской железной дороги!»¹⁷⁰.

Вместе с тем стоит отметить, что за получение концессии на строительство Лозово-Севастопольской дороги развернулась борьба. В 1868–1870 гг. было подано порядка десятка прошений. Среди конкурентов были как члены императорской фамилии (принц П.А. Ольденбургский), так и представители аристократии (гр. А.А. Суворов-Рымникский, гр. М.М. Ланской, гр. И.А. Апраксин, гр. А.П. Мусин-Пушкин). С ними соревновались банкиры и купцы. Наконец, 9 мая 1871 г. император утвердил проект концессии Лозово-Севастопольской дороги и проект устава общества железной дороги. 29 июля того же года концессия была выдана крупному железнодорожному магнату П.И. Губонину.

На протяжении полутора десятилетий в правительстве разрабатывались проекты строительства дороги, связывающей Москву и Крым. Частые изменения планов прохождения дороги (только за 1860-е гг. – четырежды) корректировали направления южной линии, демонстрировали, с одной стороны, отсутствие

¹⁶⁹ Там же. С. 168.

¹⁷⁰ Милютин Д.А. Воспоминания. 1868–1873. М., 2006. С. 305.

последовательности намеченного курса в правительстве и нескоординированность действий учреждений, занятых железнодорожным делом, а с другой стороны – изменения принципов финансовой политики в железнодорожном строительстве (от привлечения иностранных капиталов до выдачи казенных средств, а впоследствии – концессий). Общественное мнение активно включилось в обсуждение железнодорожной политики, велась полемика на страницах журналов и газет, что свидетельствовало о злободневности и важности этого вопроса. В бюрократической среде борьба происходила столь же активно и напряженно, соперничество разворачивалось не только между высокопоставленными чиновниками, но и тремя ключевыми министерствами (военным, финансов и путей сообщения), определявшими направления и параметры строительства определенного участка железной дороги. Опыт строительства англичанами железной дороги в Балаклаве в годы Крымской войны не был известен русским современникам, поэтому для планировавшегося к созданию в Крыму железнодорожного транспорта эта британская линия не являлась образцом или примером для подражания.

Глава 2. Лозово-Севастопольская железная дорога: от замысла к воплощению

2.1. Создание Общества Лозово-Севастопольской дороги

Железнодорожное строительство в Крыму было инициировано в начале 1870-х гг. В этот период приоритет отдавался частной предпринимательской инициативе, страну охватил концессионный бум. Были построены железнодорожные линии протяженностью 15 тыс. верст силами полусотни частных акционерных обществ. Как отмечают исследователи, правительство оказывало им широкую поддержку, гарантируя доходы на акционерные и облигационные капиталы. Предпринимателям предоставлялась значительная свобода, которая подкреплялась выделением кредитов, ссуд и льгот при сооружении и эксплуатации железнодорожных линий¹⁷¹. Министерство финансов контролировало выдачу концессий на постройку частных железных дорог. Была разработана целая система льготного страхования доходов по железнодорожным бумагам. Для финансирования железнодорожного строительства в 1867 г. был создан специальный миллиардный «Железнодорожный фонд», за счет средств которого в казну принимались ценные бумаги (в основном облигации) частных железнодорожных обществ, выдавались ссуды, субсидии, премии концессионерам и подрядчикам, акционерам выплачивались гарантированные доходы по акциям, то есть оплачивался весь строительный капитал¹⁷². Таким образом, благодаря выгодным условиям получения концессий, в железнодорожном строительстве наблюдался стремительный подъем, который сопровождался в том числе спекуляцией, коррупцией и расхищением казенных кредитов¹⁷³.

В пореформенный период с началом интенсивного железнодорожного

¹⁷¹ Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века. М., 1997. С. 78.

¹⁷² Соловьева А.М. Железнодорожные «короли» России. П.Г. фон Дервиз и С.С. Поляков // Предпринимательство и предприниматели России. М., 1997. С. 268.

¹⁷³ Степанов В.Л. Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х – начале 1890-х гг. // Российская история. 2021. № 3. С. 51.

строительства появились капиталисты нового типа, предприниматели, именитые миллионеры – «железнодорожные короли»: П.И. Губонин, П.Г. Фон Дервиз, С.С. Поляков, К.Ф. Фон Мекк, И.С. Билох, М.А. Варшавский, Р.В. Штейнгель, С.Д. Башмаков и др. Несмотря на незнатное происхождение некоторых из них имели тесные связи с банковской средой, высшей бюрократией и придворными кругами¹⁷⁴. Прокладывание железнодорожной дороги к Черному морю являлось насущной задачей, которая объяснялась стратегической необходимостью и экономическими нуждами, однако ее строительство после Крымской войны откладывалось по разным причинам и началось лишь спустя полтора десятилетия после этой кампании. Первые шаги по реализации данного проекта связаны с именем Петра Ионовича Губонина.

Судьба видного железнодорожного строителя П.И. Губонина (1825–1894) заслуживает отдельного научного труда, однако лишь небольшие статьи контурно очерчивают основные вехи его биографии¹⁷⁵.

П.И. Губонин родился в 1825 г. в Коломенском уезде Московской губернии. Его отец был из крепостных крестьян помещика Д.Г. Бибикова, разбогател и передал сыну две каменоломни. Один из исследователей отмечает сильное влияние на будущего «железнодорожного короля» его дяди, каменщика Яковлева, который обучил его не только каменному мастерству, но и развил в нем деловую хватку¹⁷⁶. В 1858 г. Губонин получил вольную и, имея значительный капитал, записался в купцы 3-й гильдии. Начиная свое дело с подряда на строительство каменных мостов Московско-Курской дороги, в 1866 г. участвовал в строительстве Орлово-Витебской железной дороги. Это предприятие было

¹⁷⁴ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 103.

¹⁷⁵ 1000 лет русского предпринимательства: Из истории купеческих родов / Сост., вступ. ст., примеч. О. Платонова. М., 1995. С. 213–214; Барышников М.Н. Деловой мир России. Историко-биографический справочник. СПб., 1998. С. 143–144. Содействовать общественной пользе (П.И. Губонин) // Коренев Л.И. Железнодорожные короли России. СПб., 1999. С. 30–34.

¹⁷⁶ Мингереш С.Д. П.И. Губонин и его вклад в развитие российского предпринимательства XIX столетия // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2011. № 2. Ч. 3. С. 108.

настолько прибыльным, что он сразу стал миллионером¹⁷⁷. Деликатный вопрос об удачливости в получении железнодорожных концессий не поддается разрешению по документальным источникам. Фортуна явно благоволила Петру Ионовичу, потому что в конце 60-х – начале 70-х гг. XIX в. при его участии были построены Московско-Брестская, Балтийская, Грязе-Царицынская железные дороги. В воспоминаниях А.И. Дельвига кратко упоминается о придворных интригах и взятках среди высшей бюрократии в получении железнодорожных концессий, схема распределения которых учитывала интересы разных групп. Министр путей сообщения А.П. Бобринский, как утверждает мемуарист, «отдал Лозово-Севастопольскую дорогу Губонину, которому и поверстная стоимость на эту дорогу назначена довольно значительная и, что еще важнее, весь капитал общества гарантирован в противность условий, предъявленных всем, объявлявшим желание принять на себя означенную дорогу. Губонин, конечно, заплатил тем же лицам большую сумму»¹⁷⁸.

Эти крупномасштабные железнодорожные работы и другие проекты сыграли важную роль в его карьере, он стал известным и фантастически богатым подрядчиком. После Лозово-Севастопольской дороги он участвовал в строительстве Уральско-Горнозаводской, Оренбургской, Фастовской дорог.

Крым занимал особое место в жизни Губонина. После строительства Лозово-Севастопольской железной дороги, в 1881 г., он купил землю в Гурзуфе у наследников сенатора Фунуклея и князя Барятинского. В этой татарской деревне у подножия Медведь-горы был только парк. Усердием «железнодорожного короля» эта деревня превратилась в известный курорт¹⁷⁹. Здесь были построены церковь Успения Пресвятой Богородицы, курзал и семь гостиниц. В большом парке располагались античные статуи и фонтаны. Губонин привез фонтан «Ночь» из Вены, который демонстрировался там на всемирной выставке в 1889 г. В Адаларах Губонин построил лучший ресторан крымского побережья того

¹⁷⁷ Корнев Л.И. Железнодорожные короли России. СПб. 1999. С. 30.

¹⁷⁸ Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. 4. СПб., 1913. С. 293.

¹⁷⁹ Бурыйшкин П.А. Москва купеческая. М., 1990. С. 209.

времени. А в урочище Суук-Су, который был известен своими минеральными источниками, он устроил курортный комплекс с грязелечебницей. Гурзуф стал одним из самых популярных курортов России¹⁸⁰. С.Ю. Витте в своих воспоминаниях написал о Губонине так: «...я встречался с другими железнодорожными королями, например с Губониным, который представлял собою толстопуза, русского простого мужика с большим здравым смыслом. Губонин, как я уже говорил, начал свою карьеру с мелкого откупщика, затем сделался подрядчиком, а потом строителем железных дорог и стал железнодорожной звездой. Он производил на меня впечатление человека с большим здравым смыслом, но почти без всякого образования»¹⁸¹.

В 1868 г. Лозово-Севастопольская дорога была включена в «утвержденную сеть самонужнейших железных дорог Российской империи», затем этот ее статус неоднократно подтверждался в начале 1870-х гг. Тогда же начались подготовительные работы и изыскания, которыми руководили братья Панаевы, генерал-адъютант Тотлебен и барон Унгерн-Штернберг¹⁸². Стали поступать ходатайства на получение концессий. Среди заявителей были члены императорской фамилии, видные аристократы, опытные железнодорожные деятели. Первым с ходатайством выступил принц П.П. Ольденбургский, его компаньонами являлись Тотлебен, П.Ф. Дурасов и А.Е. Струве, правда, в этом ходатайстве не были изложены условия концессии. Более конкретные предложения сделал граф Суворов-Рымникский с инженером Эргардтом: они предлагали провести дорогу от станции Крюково в пригороде Кременчуга до Севастополя длиной 500 верст и установить капитал в 35 млн рублей. Среди конкурентов значился железнодорожный воротила Воронин с банкирским домом Розенталь. В планы концессионеров входило создание акционерного общества с капиталом 44 млн рублей, четверть которого была бы в негарантированных акциях и три четверти – в гарантированных облигациях. Общая протяженность

¹⁸⁰ Мингерш С.Д. Там же. С. 110–111.

¹⁸¹ Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Кн.1. СПб., 2003. С. 112.

¹⁸² Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вып. 2. СПб., 1899. С. 200.

дороги с веткой к пристани на Днестре у Екатеринослава увеличивалась до 600 верст. Наконец, самый грандиозный проект был разработан инженерами братьями А.Е. и Г.Е. Струве и купцом А.И. Лессингом. В проекте были указаны длина главной железнодорожной линии от Лозовой до Севастополя 559 верст, ответвление к Днестру у Екатеринослава – 42 версты, ветвь у Александровска 4 версты и линия к Феодосии 104 версты. Все вместе взятые линии составляли 709 верст. Уставной капитал с правительственной гарантией рассчитывался в сумме 52 млн рублей¹⁸³. Желающих получить концессию прибавилось еще больше в 1870–1871 гг. Так, граф М. Ланской с академиком Байковым намеревались создать акционерное общество с капиталом 42 млн рублей с правительственной гарантией. Об участии в конкуренции на получение заявили гр. Апраксин, Муромцев с штаб-ротмистром Горяиновым, майор Новиков и гр. Мусин-Пушкин.

Сложности в строительстве дороги к Черному морю были вызваны отчасти и межведомственными разногласиями. Участниками спора являлись министерства финансов и путей сообщения. Министр финансов М.Х. Рейтерн придерживался мнения, что невозможно рассчитать среднюю поперечную стоимость дороги, поскольку ее отдельные участки идут по гористой местности, существуют трудности с оценкой этих работ и сложности исполнения, тогда как степная часть дороги будет закончена раньше, но не станет приносить доход. В этой ситуации министр предлагал начать строительство горного участка за счет казны и незадолго до окончания работ уступить акционерному обществу по цене версты степного участка. Неизбежно возникшая разница стоимости степного и горного участков должна была бы финансироваться правительством. С подобными раскладами категорически не соглашался министр путей сообщения П.П. Мельников. Строительство степного участка он считал делом срочным и экономически оправданным. Доведение линии до Сиваша делало бы возможной транспортировку соли, необходимость в которой была чрезвычайно высокой в

¹⁸³ Там же. С. 201.

Центральной России. В этом противостоянии мнение Рейтерна взяло вверх, и в 1869 г. было решено начать строительство за казенный счет. В начале марта 1871 г. исполняющий обязанности министра путей сообщения бар. А.И. Дельвиг внес на рассмотрение в Комитет железных дорог предложение о замене Лозово-Севастопольской железной дороги дорогой от Севастополя до Борисоглебска. На заседании присутствовали вел. кн. Константин Николаевич и военный министр Д.А. Милютин. Предложение Дельвига было отклонено, подтверждалось принятое ранее направление от станции Лозовой до Севастополя. «Комитет, с учетом восстановления Черноморского флота и необходимости обеспечения его топливом по железной дороге решил в ближайшее время провести изыскания для определения направления дорог к залежам угля, антрацита и железных руд»¹⁸⁴. В экономическом отношении дорога представляла значение при транспортировке хлеба в направлении от Лозовой до Севастополя, в обратную сторону могли везти соль, добываемую в Крымских озерах. Комитет пришел к заключению, что дорога полезна как в военном и политическом, так и в коммерческом отношениях¹⁸⁵.

Внешнеполитический фактор также повлиял на положительное решение правительства о начале строительства дороги в Крыму. По этому поводу отмечалось: «Отмена статей, стеснявших строительство военного флота на Черном море, обусловило то, что в 1871 г. царское правительство приняло решение восстановить Севастополь как главную базу Черноморского военноморского флота и проложить сюда железную дорогу»¹⁸⁶.

Такими образом, 9 мая 1871 г. Комитет министров принял решение о предоставлении концессии на строительство Лозово-Севастопольской дороги. К этому времени уже три кандидата боролись за получение концессии: Губонин, фон Мекк и Общество Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Исполнителям предоставлялись равные условия – стоимость одной версты

¹⁸⁴ Левин Д.Ю. Развитие сети железных дорог России в XIX веке: учебное пособие. М., 2014. С. 168.

¹⁸⁵ РГИА. Ф. 1272. Оп. 1. Д. 37. Л. 9–11.

¹⁸⁶ История города-героя Севастополя. 1783–1917. Киев, 1960. С. 227.

составляла 54 тыс. рублей с общим капиталом 33 млн рублей. Фон Мекк одновременно претендовал на получение концессии Ландварово-Роменской железной дороги. Выделение ему двух концессий в правительстве посчитали чрезмерным и опасным делом, поэтому строителем железной дороги в Крыму был объявлен Губонин. 23 июня 1871 г. было достигнуто согласие между министерствами финансов и путей сообщения, вследствие чего его кандидатура была одобрена государем¹⁸⁷. Во всеподданнейшем докладе императору Бобринского сообщалось о переговорах с Губониным и Рейтерном по согласованию проекта устава акционерного Общества Лозово-Севастопольской железной дороги. Очевидно, государь торопил с утверждением концессии¹⁸⁸. На протяжении мая–июня 1871 г. министр путей сообщения регулярно писал о работе над проектом устава, его согласовании и сроках утверждения в Комитете министров. Наконец, 29 июля 1871 г. Комитет министров одобрил положение о выдаче концессии на строительство Лозово-Севастопольской дороги Губонину, спустя три месяца – 29 октября – был утвержден устав акционерного общества железной дороги¹⁸⁹. Несправедливо замечание современного исследователя об отсутствии конкуренции в получении концессии на строительство дороги в Крыму¹⁹⁰, внутри ведомств шла борьба кому отдать предпочтение. Было еще одно обстоятельство, которое следует учесть. В начале 1870-х гг. в законодательстве произошли изменения в порядке выдачи концессии. Неудачные торги на получении концессии Киево-Брестской дороги и ряд других трудностей подтолкнули к изменениям «Правил о порядке конкуренции и выдаче концессии» 26 декабря 1870 г. Суть их состояла в следующем. После утверждения концессии министр путей сообщения вел переговоры о проекте строительства дороги с одним или с несколькими кандидатами-строителями. В правилах содержалось

¹⁸⁷ *Кислинский Н.А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 2. СПб., 1902. С. 86.

¹⁸⁸ РГИА. Ф. 446. Оп. 26. Д. 18. Л. 124–125 об.

¹⁸⁹ ПСЗ РИ. Собрание второе. Т. XLVI. 1871. СПб., 1874. № 50093.

¹⁹⁰ *Полянская Е.С.* Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в – 1914 г. Диссертация на соискание степени кандидата исторических наук. Ялта, 2016. С. 78.

уточнение «надежными строителями»¹⁹¹. Министр выбирал кандидатуру строителя, с которым велись переговоры о поверстной стоимости дороги. Время выдачи концессии определялось императором по докладам министров финансов и путей сообщения. Таким образом, Губонин получил концессию по новым правилам, его кандидатуру определили министры путей сообщения и финансов. Условия получения концессии законодательно были оформлены позже. Многие из тех, кто намеревался руководить железнодорожным строительством в Крыму, впоследствии стали крупными акционерами, держателями акций Общества Лозово-Севастопольской железной дороги.

В 1875 г. правление Общества Лозово-Севастопольской железной дороги сообщило министру путей сообщения К.Н. Посъету, что «П.И. Губонин образовал это общество во все время производства постройки дороги, руководил общим ходом всего дела с полным знанием <...> причем не щадил ни своих трудовых, ни собственных средств как для своевременного и лучшего окончания постройки, так и на содержание рабочих, что было особенно трудно во время свирепствовавших эпидемий в тех местностях, где производились самые большие сооружения»¹⁹².

Губонин принимал на себя обязательства в течение трех месяцев со дня высочайшего утверждения концессии сформировать Общество Лозово-Севастопольской железной дороги. Общество было обязано построить дорогу согласно утвержденному уставу и приложенным к нему техническим условиям¹⁹³.

2.2. Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги: модель государственно-частного партнерства

Устав содержал 58 статей, которые можно условно систематизировать по нескольким отделам: общие вопросы, финансовый, кредитный технический. Общество было обязано построить железнодорожное полотно, закупать

¹⁹¹ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. В 2-х томах с альбомом чертежей. Т. II. Отд. V. СПб., 1896. С. 20.

¹⁹² РГИА. Ф. 229. Оп. 1. Д. 1285. Л. 1.

¹⁹³ Там же. Оп. 6. Д. 612. Л. 3–3 об.

подвижной состав и все необходимое для эксплуатации и «содержать дорогу в постоянной исправности»¹⁹⁴. Построенная дорога должна была находиться в собственности акционерного общества в течение 81 года. Протяженность дороги составляла 605 верст, она начиналась от станции Лозовая Харьковской губернии и вела до Севастополя, включая ветвь до портовой набережной. В дополнение строилась линия к Днепру от Екатеринослава длиной 8,5 верст. Открытие дороги производилось участками, таким образом, вся длина дороги делилась на четыре участка, каждый из которых соотносился с определенными городами: первый участок – от Лозовой до Александровска, второй – от Александровска до Мелитополя, третий – от Мелитополя до Симферополя, четвертый – от Симферополя до Севастополя и портовой набережной. Общество должно было приступить к строительству через шесть месяцев, а сдать дорогу в эксплуатацию – через три года с момента утверждения устава. Движение по дороге предполагалось открыть после освидетельствования комиссии из Министерства путей сообщения при условии обеспечения гарантий безопасности. В уставе перечислялись «недоделки», не препятствовавшие «назначению освидетельствования», а также «открытию движения», в том числе: «неокончание чистой отделки станций, неокраска мостов и проч.», наличие «временных мостов или других временных устройств, которые удовлетворяют требованиям безопасности»¹⁹⁵. Общество должно было содержать дорогу в надлежащем порядке, соблюдая все требования безопасности перевозки пассажиров, следить за организацией бесперебойного движения. Устанавливалось, что ежедневно с каждой стороны должны были отправляться не менее двух пассажирских поездов. Первоначально прокладывался один путь железной дороги. Второй путь обществу следовало построить при достижении валового дохода с версты в 9 000 рублей.

Заведовать строительством железной дороги поручалось главному инженеру, а после открытия – особому главному управляющему, кандидаты на

¹⁹⁴ Устав Общества Лозово-Севастопольской железной дороги. СПб., 1893. С. 2.

¹⁹⁵ Там же. С. 4.

указанные должности утверждались правлением общества, а затем министром путей сообщения. В уставе общества отдельно оговаривалось, что технические служащие могут быть как русскими, так и иностранцами, последних не должно было быть более одной трети. Кандидатам на должности, связанные с устным общением, следовало хорошо владеть русским языком¹⁹⁶.

Финансовый контроль за деятельностью общества осуществлялся Министерством финансов и органами Государственного контроля, кроме того, отчетность затребовало и Министерство путей сообщения. Такой порядок устанавливался ввиду особых льготных условий субсидирования железных дорог. В уставе прописывался порядок представления отчетов: в ноябре – «бюджет прихода и расхода по эксплуатации дороги на следующий за тем год по форме, установленной для обществ железных дорог в России», в феврале – «краткий отчет о приходе и расходе за истекший год по форме, соответствующей форме бюджетов в отношении классификации статей. Отчет этот передается для проверки правительственной комиссии, поверяющей книги общества, и представляется ею обратно в Министерство путей сообщения на одобрение или исправление»¹⁹⁷. Общество выплачивало значительную сумму, которая составляла 70 рублей с версты, на содержание правительственной инспекционной комиссии и 15 рублей с версты на содержание железнодорожных училищ. Отдельная сумма устанавливалась на содержание жандармского полицейского управления дороги.

Общество обязывалось провести вдоль железнодорожной линии телеграф с двумя проводами.

Работы, связанные со строительством железных дорог, приравнивались к государственным работам. Это обстоятельство определяло особый порядок выкупа частных, казенных земель и передачи безвозмездно казенных земель, на которых не растет лес, не взимается оброк и которые не возделываются.

В уставе строгой регламентации подлежала покупка материалов и

¹⁹⁶ Там же. С. 7.

¹⁹⁷ Там же. С. 8.

подвижного состава: «...потребное для сооружения ж.д. количество рельсов с их скреплениям, паровозов, пассажирских вагонов, телеграфных принадлежностей, стрелок, крестовин, поворотных кругов и металлических частей мостов и труб общество обязано приобрести в России»¹⁹⁸, одна часть покупается на казенных заводах, другая часть – у частных заводчиков, за границей разрешалось покупать рельсы со скреплениями, но не больше двух третей запланированного объема. Необходимые материалы для строительства дороги, заказанные за границей, освобождались от таможенных пошлин, что было существенной уступкой. Багажные, товарные, арестантские вагоны общество могло заказывать только в России. Паровозы и пассажирские вагоны можно было покупать за границей, но не более половины от установленного объема, причем сначала делался заказ паровозов на российских заводах, а потом можно было выписывать технику за границей. Министерство отслеживало все покупки общества и устанавливало пороговые закупочные цены у частных заводчиков, то есть покупка по завышенным ценам строжайше запрещалась, в некоторых случаях даже указывались конкретные производители. В уставе, помимо технической документации, указывался предварительный расчет по приобретению необходимого материала – рельсов, крепления и подвижного состава: «...рельсов – 975 943 пуд; в том число со стальными головками – 300 000 пуд; скрепление – 72 741 пуд; паровозов товарных – 31 штук; паровозов товаро-пассажирских – 14 штук; вагонов пассажирских – 43 штук, вагонов багажных – 12 штук; товарных вагонов и платформ – 1 528 штук»¹⁹⁹.

Финансовая часть устава была внушительной по своему размеру и занимала почти треть объема. Основной капитал общества составлял 32 млн 670 тыс. рублей. Этот капитал формировался из расчета выпуска акций на сумму 8 167 500 рублей и облигаций – на сумму 24 502 500 рублей. Акции выдавались на предъявителя по стоимости 125 рублей. На образуемый обществом капитал государство гарантировало пятипроцентный доход, что представляло довольно

¹⁹⁸ Там же. С. 9.

¹⁹⁹ Там же. С. 11.

значительную сумму – 1 633 500 рублей.

При необходимости можно было увеличить облигационный капитал до 1 815 тыс. рублей при условии получения согласия министерств финансов и путей сообщения.

Со дня утверждения концессии общество вносило в Государственный банк наличными 50 процентов со всего акционерного капитала, то есть 4 083 750 руб. Независимо от финансовой состоятельности общество вносило залог в Государственный банк в размере 3 процентов всего капитала, то есть 9 801 тыс. руб. Залог принимался в русских государственных бумагах, гарантированных правительством акциях и облигациях. Залог должен был возвращаться после завершения строительства дороги.

После открытия движения на железнодорожной линии в силу вступали гарантии правительства на сумму 416 542 руб., в том случае если общество из полученного чистого дохода не могло выплачивать ежегодные отчисления для погашения облигационного долга. Все выдачи сумм из государственной казны в пользу погашения займов считались ссудами и подлежали возврату. Два раза в год выплачивались дивиденды в правлении общества или «местах, какие им указаны будут в России»²⁰⁰. Сами акции становились доступными для выкупа по тиражу после открытия движения на линии.

Денежные суммы необходимые обществу на сооружение железной дороги должны были выдаваться из казны по мере надобности взамен облигаций. Однако устанавливался особый порядок оплаты выполненных работ и поставок, который выражался в том, что погашалась не вся сумма, а только три четверти её стоимости.

Из полученной прибыли общество должно было сформировать запасный капитал в размере 4 млн руб., который мог расходоваться в непредвиденных или чрезвычайных случаях в связи с проведением срочного ремонта дороги или подвижного состава. После истечения срока владения обществом дорогой

²⁰⁰ Там же. С. 16.

запасный капитал обращался на покрытие долгов, а случае их отсутствия, разделялся между акционерами.

Чистый доход от эксплуатации железной дороги расходовался на уплату процентов, погашение капитала по облигациям и акциям. При наличии остатка суммы делались отчисления в запасный фонд, казне для погашения долга по облигациям или поступали в полную собственность общества для выплаты дивидендов²⁰¹.

В уставе оговаривались правила формирования тарифной политики²⁰². Плата за перевоз пассажиров и багажа зависела от принадлежности к классу и скорости движения. До открытия сообщения проекты поперстного тарифа и условий перевозки, проекты товарной и пассажирской службы предоставлялись на рассмотрение Министерству путей сообщения. Наибольший предел в тарифе не должен был превышать платы, принятой в уставе Главного общества российских железных дорог. Снижение тарифа могло быть произведено, когда чистый доход на акции составлял 15%. На транспортировку топлива (угля) и соли устанавливался особый тариф, который составлял с пуда минерального топлива 1/65 коп. за версту, с пуда соли – 1/45 коп. за версту.

В пассажирских тарифах закладывались значительные скидки, или, говоря современным языком, указывались льготные категории, это касалось военных чинов и арестантов. Скидка составляла 75% с утвержденного тарифа²⁰³.

Транспортировка почтовой корреспонденции, посылок регламентировалась правилами, установленными для перевозки почт по железным дорогам в Российской империи.

Общество утверждало расписание движения поездов. В случае необходимости существовала возможность заказа дополнительного (экстренного) поезда. Для этого устанавливалась следующая процедура. Не менее чем за 12 часов представлялось требование через инспектора дороги. За

²⁰¹ Там же. С. 22–23.

²⁰² Там же. С. 24–25.

²⁰³ Там же. С. 25.

экстренный поезд устанавливалась плата – 1,5 руб. за версту. В составе этого поезда должны были быть один вагон 1-го класса, один вагон 3-го класса и один багажный вагон. Скорость движения экстренных поездов определяло Министерство путей сообщения.

Управлением делами по сооружению дороги и её эксплуатации занималось правление общества. Состав правления довольно четко прописывался в уставе. Во-первых, в него входили четыре директора и четыре кандидата на случай замещения, во-вторых, половина состава директоров не могла быть иностранцами. Весь состав правления избирался на всеобщем собрании акционеров. Собрания правления должны были проводиться не меньше одного раза в неделю. На финансовых документах свои подписи ставили три директора. В случае болезни директора его мог заменить кандидат, также избранный из числа акционеров. Жалование директорам определялось общим собранием акционеров и не должно было превышать 25 тыс. рублей серебром на четверых. На место директора мог претендовать акционер, владеющий не менее 100 акциями. Состав правления постоянно обновлялся, по уставу каждые два года добровольно или по жребию выбывал директор и его кандидат, на эту вакансию избирался новый. Кандидат на выбывание определялся по старшинству назначения.

В уставе предельно детально регламентировались права и обязанности правления: ведение всех общих дел; составление общей годовой сметы с утверждением на общем собрании акционеров; ведение всех финансовых операций; утверждение расчетов с контрагентами; составление годовых отчетов, «а также о приходе и расходе сумм общества»; в случае надобности – одобрение единовременной сверхсметной издержки на сумму, определенную общим собранием акционеров; выдача разрешений на продажу ненужной или сделавшейся негодной движимости; рассмотрение и утверждение проектов и сметы строительных работ; составление договоров с другими железными дорогами или иными перевозочными предприятиями; ведение кадровых дел; определение пособий и наград служащим; участие в судебных делах;

рассмотрение предположений по устройству дороги, движению и содержанию путей; определение платы за перевозки; инициатива созыва собрания и предварительное обсуждение общих вопросов. Делопроизводство велось на русском языке, включая переписку с государственными учреждениями и частными лицами²⁰⁴.

Собрания акционеров собирались дважды в году: в мае и октябре. Такие собрания назывались обыкновенными и были связаны с утверждением отчетов, формированием сметы на будущий год и т.д. Несмотря на устоявшееся расписание, правление было обязано помещать объявление в «Правительственном вестнике», «Ведомостях» обеих столиц, при необходимости – в губернских газетах: за два месяца, с указанием места проведения собрания, точной даты и времени. Собрание признавалось состоявшимся при явке не менее 30 акционеров. Если голосов акционеров оказывалось недостаточно, то через две недели назначалось вторичное собрание акционеров и в этом случае независимо от числа присутствующих решения принимались простым большинством. Существовала определенная специфика в определении права голоса. Так, если акционер имел менее 25 акций, он мог только присутствовать на собрании. Наличие 25 акций давало право голоса, владелец 50 акций и более имел два голоса. Акционеры, желающие присутствовать на общем собрании, были обязаны предъявить в правлении свои акции за семь дней до общего собрания²⁰⁵.

Круг вопросов, подлежавших рассмотрению общего собрания, был следующим: рассмотрение и утверждение годовых смет и отчетов правления; обсуждение и разрешение предложений относительно свободных сумм общества и использования запасного капитала; избрание директоров и кандидатов к ним и назначение жалования директорам, а также избрание членов ревизионной комиссии; ассигнование сумм в распоряжение правления на годовые и единовременные непредвиденные расходы; обсуждение предположений по

²⁰⁴ Там же. С. 30–32.

²⁰⁵ Там же. С. 33–34.

дополнениям или изменениям в уставе общества.

Постановления общего собрания становились легитимными в случае принятия их тремя четвертями голосов присутствующих акционеров. Однако избрание директоров, кандидатов и членов ревизионной комиссии утверждалось простым большинством голосов. Все выборы проходили в режиме закрытой баллотировки. При равенстве числа голосов, полученных несколькими кандидатами, производилась дополнительная баллотировка между ними, а если равенство голосов повторилось бы и при этой дополнительной баллотировке, то выбор решался жребием. Печатные годовые отчеты предоставлялись по желанию акционеров.

Отдельные статьи в уставе прописывали деятельность ревизионной комиссии, которая проверяла не только бухгалтерию, счета, приходы и расходы, но и документацию строящейся линии, построек, подвижного состава.

Вообще общество было подотчетно и подконтрольно Министерству путей сообщения, в некоторых случаях по настоянию министерства могли быть уволены неугодные сотрудники. За невыполнение в срок взятых на себя обязательств обществу грозили серьезные последствия, вплоть до перехода в собственность государства незаконченного участка дороги, залога общества и его имущества. По прошествии двадцати лет после окончания работ правительство могло выкупить дорогу. По истечении полного срока дорога со всем имуществом и подвижным составом безвозмездно переходила в собственность государства. Таким образом, переход дороги в собственность государства юридически прописывался в уставе, поэтому не соответствует уставным документам общества утверждение исследователя истории транспортной системы в Крыму: «Сложная финансовая система в итоге не позволяла Лозово-Севастопольской дороге юридически отойти в собственность государства»²⁰⁶.

К уставу Общества Лозово-Севастопольской дороги прилагались

²⁰⁶ Полянская Е.С. Указ соч. С. 80.

«Технические условия», которые были утверждены императором 9 мая 1871 г. Документ включал 5 глав. В первой главе под названием «Земляные работы» устанавливались допустимые углы продольных склонов дороги для каждого участка дороги, указывалась глубина боковых канав для равнинной и горной местностей, регламентировалась ширина отчуждаемой земли от 12 до 24 сажени, в отдельном параграфе прописывались необходимые меры для защиты дороги от снежных заносов. Дорога была однопутной, но на последних 19 верстах, то есть на подъезде к Севастополю, укладывались две колеи. Вторая глава «Мосты, трубы и переезды» содержала рекомендации по сооружению этих конструкций, обстоятельно прописывалось сооружение каменных и железных мостов, просчитывалась возможная нагрузка²⁰⁷. В отдельной главе говорилось о ширине насыпи, рельсах и шпалах, характеристики которых были объединены под общим названием «Верхнее строение». Балластный слой, на который укладывались шпалы и рельсы, состоял из гравия или песка толщиной 0,2 сажени. Шпалы, в то время их называли поперечинами, были длиной не менее 1,25 сажени и заготавливались из круглого соснового или дубового леса, распиленного пополам. На одну версту одиночного пути укладывалось 1400 поперечин. Рельсы каждой партии перед укладкой обязательно проходили испытание на прочность, это было неременное условие, причем проверку качества металла проводила правительственная инспекция. Рельсы должны были быть весом не менее 24 русских фунтов на погонный фут, длина составляла 21 фут. Ширина рельсовой колеи была 5 футов. В четвертой главе «Станции, казармы и сторожевые дома» говорилось о расстоянии между станциями, которое составляло 25 верст, об общем их числе и приводилось их описание. В проекте указывалось 28 станций, большинство которых было IV класса (16), III класса – 6 станций, II класса – 4 станции и I класса – 2 станции. В отдельном проекте содержалось описание каждой станции с постройками. В зависимости от класса определялась площадь помещений пассажирских зданий. Она варьировалась от

²⁰⁷ Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги. Технические условия. С. 11.

150 кв. саженей для станции I класса, до 40 кв. саженей для станции IV класса. Пассажирские здания I класса должны были быть каменными, допускались и деревянные строения для станций, чей класс был, условно говоря, экономический. На линии строились паровозные здания и мастерские. В проекте изначально закладывались большие площади под мастерские и депо с учетом увеличения транспортной нагрузки. Так, депо было рассчитано на 80 паровозов. Не уступали по своей вместимости и мастерские – в них должны были располагаться 20 паровозов и 40 вагонов. Вдоль линии предполагались казармы для рабочих артелей и сторожевые дома. Последняя пятая глава называлась «Подвижной состав». Общество обязывалось купить в собственность 29 товарно-пассажирских паровозов, 62 товарных паровозов, 2 вагона I класса, 20 вагонов II класса, 51 вагон III класса, 12 багажных вагонов, 676 крытых товарных вагонов, 852 открытых платформ. Пассажирские и багажные вагоны должны были быть шестиколесные со стальными рессорами, иметь сквозной проход, ватерклозеты и отопление. Товарные вагоны и платформы могли быть четырехколесными и должны были быть приспособлены для транспортировки войск, военного снаряжения, а также больных и раненых²⁰⁸.

Устав Общества Лозово-Севастопольской дороги отражает характерные нововведения того времени. По сути, новшеством, характеризовавшим поворот правительства в железнодорожном строительстве, было то, что акции общества получали правительственные гарантии. Но это имело и свою оборотную сторону. Компания лишалась финансовой свободы: все операции подлежали согласованию с министерствами путей сообщения и финансов, устанавливался строгий контроль за деятельностью общества, который выражался в представлении регулярных отчетов. Правительство определяло закупочные цены на металлическую продукцию для общества, и выходить за их пределы, то есть покупать по завышенной цене, строжайше запрещалось. В уставе нашла отражение новая модель покровительства правительством отечественных

²⁰⁸ Устав... Технические условия. С. 17–18.

железоделательных предприятий. Вводились ограничения на иностранные заказы. Теперь за границей можно было заказывать рельсы и скрепления в объеме 2/3 от требовавшегося количества, металлических изделий – в размере половины от необходимого. Товарные и багажные вагоны, подвижные платформы общество имело право получать только с отечественных заводов. Впервые в уставе были прописаны льготные тарифы при транспортировке угля, минеральных удобрений, соли. Впоследствии эта льгота стала внедряться на других дорогах.

В дополнении к «Техническим условиям» имелись карта железнодорожной линии и пояснительные записки с подробным описанием: «...от станции Лозовой Курско-Харьковско-Азовской железной дороги линия направляется водоразделом притока реки Самары, речки Малой Терновки, и речки Орельки, притоком реки Ореля, включая и последнюю до станции Алексеевки на 23 в. 400 саж. <...> Поворачивая с 595 в. в обход Корабельной к северной бухте пересекает две балки, Ушакову и Аналову. Далее поднимаясь выемкой, длина 350 саж., пересекает дорогу в Корабельную слободу, спускаясь опять, пересекает на 596 в. Докову балку и проходит на 597 в. тоннелем в 277 саж. к почтовой станции из Севастополя в Симферополь. В конце Южной бухты начинается Севастопольская станция 597 в., площадкой в 240 саж. Общая длина продольных склонов направления дороги между станцией Лозовой и Севастополем, включая и ветвь, 606 верст 420 саж.»²⁰⁹.

А.А. Головачев отметил невысокую поперечную стоимость железной дороги, которая равнялась 53 295 руб., учитывая, что предстояло осуществить сложные инженерные работы по строительству туннелей и мостов. Эта «дешевизна» была достигнута за счет уменьшения количества подвижного состава, то есть «6,7 версты на каждый паровоз и по 2,6 вагона на версту. Такого ничтожного количества подвижного состава до сих пор мы не встречали ни на одной из разрешенных дорог, и обстоятельство это вовсе не соответствует тому

²⁰⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 556. Л. 1–79 об.

значению, которое придавало этой дороге Министерство путей сообщения»²¹⁰.

Из протоколов заседания правления общества известны первые шаги строительства. 20 октября 1871 г. на первом заседании единогласно были приняты все предложения Губонина: 1) компенсировать ему сумму, в размере 782 тыс.000 руб., которая была потрачена на предварительные изыскания; 2) «прибегнуть к займам в мере действительной их надобности с тем, чтобы заимствования правлением общества суммы были бы погашаемы постепенно, по мере поступления прибылей общества»²¹¹. Кроме всего прочего Губонин хотел стать единственным железнодорожным строителем в Крыму, поэтому, уверенный в своих возможностях, он предложил три проекта, для чего ему нужно было получить формальное согласие акционеров. Первый проект, по мнению Губонина, уже реализовывался: он предлагал «провести железную дорогу от Екатеринославля через Полтаву для соединения с Ланварово-Роменской железной дорогой в городе Ромны». Второй проект – более нужный, не терпящий конкурентов – был связан со строительском Феодосийской линии. Губонин спрашивал, «не признает ли собрание полезным ходатайствовать пред правительством о предоставлении обществу сооружения железной дороги от одной из станции Лозово-Севастопольской линии до Феодосии протяжением около ста верст, каковое ходатайство представляется тем более необходимым, что выдача концессии на сооружение Феодосийской линии какому-либо другому обществу может повлиять самым невыгодным образом на доходы эксплуатации дороги Лозово-Севастопольской». Третий проект должен был обеспечить прибыльность дороги и касался проведения железнодорожной ветки к каменноугольным месторождениям Донецкого бассейна: от станции Мелитополя до селения Еленовки в Екатеринославской губернии, конечного пункта Константиновской железной дороги. Длина этой линии составляла около 180 верст. Таким образом, Губонин предлагал построить еще три дополнительных

²¹⁰ Головачев А.А. Железные дороги в России. Статья 3. СПб.: типография В. Безобразова и К, 1880. С. 126–127.

²¹¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 3. Д. 6. Л. 1.

линии: а) от Екатеринославля чрез Полтаву на Румны; б) от (будущей) станции Царевич до Феодосии; в) от станции Мелитополь до Еленовки²¹². На собрании Губонин вел себя как полновластный хозяин, все сделанные им предложения принимались беспрекословно. Он вошел в состав правления, в котором кроме него состояли известные и опытные инженеры Аманд Егорович Струве, получивший известность как строитель мостов, военный инженер барон Рудольф Васильевич Штейнгель. Однако главным инженером был избран М.А. Данилов, кандидатура которого была согласована с министром путей сообщения.

Акции для первого взноса были распределены между тремя крупнейшими «железнодорожными королями». Губонину принадлежали акции на сумму 3 675 500 рублей, С.С. Полякову – 2 246 000 рублей и А.Е. Струве – 2 246 000 рублей, то есть всего 8 167 500 рублей. Между ними было заключено соглашение, что продавать акции они могут после открытия движения²¹³. Спустя 10 лет список акционеров состоял из 32 фамилий. Теперь расклад был несколько иным. Самое большое количество акций принадлежало С.С. Полякову – 13 771 акция, что составляло почти четвертую часть всех акций. Семья Губониных тоже сохраняла преимущество: главе семейства принадлежало 8 943 акции, а его сыновьям Сергею и Николаю, а также жене – по 500 акций на каждого. Третьим крупным собственником был Антон Иванович Лессинг – промышленник, владелец Коломенского машиностроительного завода и компаньон А.Е. Струве. Лессинг располагал 7 690 акциями, которые он очевидно приобрел у своего компаньона. Однако Струве не утрачивал связи с обществом и сохранил за собой 3 825 акций.

2.3. Отчуждение земель под строительство Лозово-Севастопольской дороги

Под строительство проектируемой железной дороги отчуждались земли, о чем говорилось в указе 29 июля 1871 г.: по поводу «нужных к отчуждению из частного владения земель и других имуществ, которые потребуются под

²¹² Там же. Л. 2–3.

²¹³ Там же. Л. 7–8.

устройство означенной железной дороги и вознаграждение владельцев за отчуждаемую от них собственность, поступить на точном основании существующих узаконений об имуществах, отходящих из частного владения по распоряжению правительства»²¹⁴.

Под станцию Севастополь было отчуждено земли по актам и купчим крепостям – 23 десятин 34,27 саж. на сумму 99 068 руб. 80 коп.²¹⁵.

Бахчисарайское городское общество 28 августа 1873 г. уступило городской земли под строительство дороги 38 десятин 1839 кв. саж. за условленную плату по 40 руб. за десятину²¹⁶.

Безусловно, были спорные случаи. 3 февраля 1875 г. разбиралось дело крестьян деревни Домахи, которые требовали вознаграждение за пахотную землю по 300 руб. за десятину за отошедшую под водопровод землю – 5 руб. за квадратную сажень и за место под водокачку 1 500 руб. Эти требования были признаны завышенными, и для разбирательства была сформирована Павлоградская уездная оценочная комиссия²¹⁷. Решено было определить вознаграждение крестьян-собственников деревни Домахи за их землю, отошедшую в Павлоградском уезде Екатеринославской губернии под постройку Лозово-Севастопольской железной дороги, в размере 741 руб.²¹⁸. Это дело было представлено императору, а затем в мемории департамента Государственного совета было утверждено 1 апреля 1875 г.²¹⁹.

2.4. Строительство дороги и открытие движения

Строительство дороги велось очень быстрыми темпами. Руководил работами видный русский инженер генерал-майор М.Н. Анненков, впоследствии строитель Закаспийской железной дороги. Первый участок – между станциями

²¹⁴ РГИА. Ф. 446. Оп. 2. Д. 2. Л. 12–12 об.

²¹⁵ Там же. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1454. Л. 230–231.

²¹⁶ Там же. Ф. 1287. Оп. 30. Д. 881. Л. 1.

²¹⁷ Там же. Л. 24.

²¹⁸ Там же. Л. 28 об–29.

²¹⁹ Там же. Л. 31.

Лозовой и Александровкой с ответвлениями к Днепру и Екатеринославлю – открылся 15 ноября 1873 г.²²⁰. Длина этого участка составляла 208 верст. Следующие два участка были открыты в 1874 г. От Александровки до Мелитополя длина дороги составляла 105 верст. Первый поезд прошел 23 июня, а несколько месяцев спустя – 14 октября – движение было открыто на участке Мелитополь–Симферополь протяженностью 229 верст²²¹. В прессе это событие было особо отмечено: «По новостям из Симферополя, с 12-го октября началось правильное движение пассажирских поездов от Мелитополя к Симферополю бесплатно, а 14-го октября, в 10.23 вечера, отправился первый платный почтово-пассажирский поезд. Поезда с фруктами отправляются уже другую неделю конторою “Двигатель”»²²². Немного буднично сообщалось в газете «Новости» о важном событии: «14-го октября открыто правильное движение пассажирских и товарных поездов по третьему участку Лозово-Севастопольской железной дороги от станции Мелитополя до станции Симферополя, на протяжении 228¾ верст»²²³.

Современники быстро отреагировали и оценили удобство нового транспорта. Так, в газете «Московские ведомости» отмечалось, что «открытие железной дороги до Симферополя оказывает влияние на оживление Южного берега. В прежние годы в начале декабря в Ялте не оставалось почти никого, кроме местных жителей, и движение, и то на пристани, заметно было только в дни прихода одесского парохода, теперь почтовые колокольчики целый день слышны на улицах, и беспрестанно видны едущие из Симферополя наемные экипажи с проезжими и поклажей»²²⁴. Короткий и самый сложный участок в 73 версты от Симферополя до Севастополя предполагали открыть 5 июня 1875 года²²⁵. Анненский, руководивший работами, обратился в военное министерство

²²⁰ Там же. Ф. 446. Оп. 27. Д. 3. Л. 144.

²²¹ Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения 1874–1886. СПб., 1887. С. 63.

²²² Голос. 25 октября 1874. № 293. С. 3.

²²³ Новости. 18 октября 1874. № 228. С. 2.

²²⁴ Московские ведомости. 20 декабря 1874. № 319. С. 4.

²²⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 3. Д. 12. Л. 1.

с ходатайством привлечь железнодорожные команды и провести военные сборы. Последний участок отличался сложностью из-за местного ландшафта. Ходатайство было поддержано. Для проведения сборов было выделено 2 штаб-офицера (полковник Деньковский и подполковник Басов), 10 офицеров из числа откомандированных на железные дороги для изучения обязанностей начальника станции и 500 нижних чинов военных железнодорожных команд²²⁶. 20 сентября 1874 г. специальный воинский эшелон с личным составом батальона прибыл в Севастополь. Военным железнодорожникам предстояло справиться со значительным фронтом работы – укладкой 12 верст пути, установкой 27 стрелочных переводов, отсыпкой насыпи, разборкой каменных и деревянных строений, мешающих строительству. Поставленные задачи были оперативно решены, что объяснялось тщательным планированием, хорошей организации труда. Нижние чины железнодорожного батальона использовались на работах, требующих специальной подготовки. Служащие были разбиты на партии, в состав которых входили дорожный мастер, двое старших и 12 младших рабочих. Для выполнения всех остальных работ ежедневно выделялось по 1500 военнослужащих 13-й пехотной дивизии. Поставленные задачи железнодорожный батальон выполнил за 32 рабочих часа²²⁷. В ходе сборов военных железнодорожных команд происходили испытания последних технических достижений, например, были произведены опыты по применению динамита при строительстве. В ходе сборов планировалось испытать свойства динамита «в отделении значительных кусков скал; разбивке больших камней, встречающихся на линии проводимых путей; в разрушении старых каменных строений и в разрушении рельсов и шпал, составляющих пути»²²⁸. 26 сентября 1874 г. состоялся общий смотр произведенных работ, на который были приглашены градоначальник Севастополя и начальник 13-й пехотной дивизии. К наградам по ходатайству военного министерства были представлены инженеры,

²²⁶ *Старостенков Н.В.* Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи (вторая половина XIX века – 1914 год). М., 2002. С. 186.

²²⁷ Там же. С. 187.

²²⁸ Там же. С. 188.

гражданские чины Михаил Алексеевич Данилов, Василий Александрович Усов, Николай Тимофеевич Серебряков, Федор Николаев Еранцев, оказавших значительную помощь железнодорожным командам²²⁹.

О ходе работы над завершением последнего участка сообщала своим читателям газета «Новости». В издании говорилось постройке конечной станции линии: «Эту станцию строили 500 человек нижних чинов железнодорожных команд с пособием 1500 человек армейских солдат под руководством генерал-майора Анненкова, от вокзала вдоль набережной бухты, в два пути, на расстоянии 10 верст, срок работам назначен был трёхдневный. 23-го, в 8 часов утра, начались работы и продолжались безостановочно по 26-е до 7 часов утра, в 10 часов того же числа прошел по этой линии полный поезд»²³⁰. Самые сложные работы были скальными в Бельбекской долине и на Мекензиевых горах, при строительстве Камышловского и Инкерманских мостов и пробивке шести туннелей на участке Мекензевы горы – Севастополь. Значительный объем скальных работ был выполнен при постройке железнодорожных веток по берегам Южной бухты. Здесь работали солдаты военного железнодорожного батальона. Одна ветка шла по восточному берегу к адмиралтейству, другая – по южному берегу в порт²³¹.

Яркие и жизнерадостные описания железной дороги в туристических справочниках скрывали трагические обстоятельства, связанные с ее строительством в 1873 г. В газете «Русские ведомости» была опубликована статья, где содержались сведения о бедственном положении строителей и высокой смертности. «На участке днепровских плавней за год из 6000 рабочих 400 нашли себе могилу, а почти все остальные переболели тифом и лихорадкой»²³². Признавалось, что причина высокой смертности и заболеваемости заключалась не только в гнилом, болотном климате, но и в отвратительном содержании рабочих, их чрезмерной эксплуатации, вопиющих нарушениях подрядчиков. Краевой прокурор вынужден был констатировать, что

²²⁹ РГИА. Ф. 229. Оп. 1. Д. 1239.

²³⁰ Новости. 10 октября 1874. № 220. С. 2.

²³¹ История города-героя Севастополя, 1783–1917. Т. 1. Киев, 1960. С. 228.

²³² Русские ведомости. 25 февраля 1873. С. 2.

«подрядчики по Лозово-Севастопольской железной дороге весьма часто не исполняют заключенных с рабочими условий найма и дозволяют себе действия незаконные и противные правилам выданной на постройку этой дороги концессии». При этом «рабочие изнуряются непосильной работой», «к тяжелым работам допускаются несовершеннолетние», «рабочие помещаются не в сухих бараках, а в душных землянках», «среди рабочих свирепствуют эпидемические болезни и значительная смертность»²³³. Тяжелые условия и вопиющие нарушения на строительных работах привели к волнениям рабочих-строителей, занятых на прокладке туннеля в Инкермане, в мае 1873 г. Директор-распорядитель севавтопольского участка инженер-полковник Струве писал губернатору: «Рабочие в Севастополе, образовав стачки партиями в 500 человек, требуют без всякой причины возвращения паспортов, чтобы бросить работу и вынудить к прибавке уже столь высокой контрактной платы. Мировой судья не находит законных оснований отказать требованиям рабочих. Всеобщая стачка, против которой не имею никакой законной защиты, неизбежна и поведет к прекращению работ железной дороги»²³⁴. Справиться с волнениями и разрешить конфликт у местных властей не получилось, точнее, не было понимания, как действовать. Отчаявшиеся рабочие подали жалобу вел. кн. Михаилу Николаевичу, который прибыл на Южный берег Крыма. В жалобе говорилось, что «5 февраля 1873 г. они поступили к подрядчику Дрюннерту с условием получать расчет ежемесячно». При этом рабочие прибыли «почти без средств, так как большую часть полученных задатков оставили семьям»²³⁵. Положенное за работу жалование подрядчик задержал на несколько месяцев, нарушив тем самым условия найма. Великий князь не решился вмешиваться в конфликт. Ситуация была крайне опасной. Волнения среди рабочих только усиливались, 200 человек из них отказывались выходить на работу. Стачка рабочих продолжалась в течение 10 дней в мае 1873 г. Это был не единственный случай.

²³³ Цит. по кн.: История города-героя Севастополя, 1783–1917. Т. 1. С. 230.

²³⁴ Там же. С. 230.

²³⁵ Там же. С. 232.

16 мая 1873 г. забастовали 64 рабочих из артели, работавших у подрядчика Байданова. Рабочие обратились к бахчисарайскому мировому судье и потребовали расторгнуть кабальный договор с подрядчиком, но получили отказ. Тогда они отправились в Симферополь. Губернатор отдал распоряжение остановить рабочих, а затем под конвоем военных возвратить к месту работы.

Движение по Лозово-Севастопольской железной дороге от станции Симферополь до города Севастополь открыли 5 января 1875 г.²³⁶. В газете «Московские ведомости» было напечатано объявление о том, что 5 января открыто движение пассажирских и товарных поездов по четвертому участку Лозово-Севастопольской железной дороги, от станции Симферополь до Севастополя, на протяжении 72,5 верст. «В настоящее время Лозово-Севастопольская железная дорога открыта для правильного движения на всем своем протяжении в 614³/₄ верст, считая от станции Лозовой до Севастополя»²³⁷. Эмоциональная заметка в газете «Русский мир» отмечала значительные преимущества железнодорожного сообщения для развития туризма и пассажирских перевозок, но относительно движения товарных поездов автор выражал если не сомнение, то чувство неопределенности из-за отсутствия условий для развития Севастополя как торгового порта: «Туристы удовлетворены: садясь в Москве или Петербурге, они прибывают в Севастополь, и по хорошему шоссе едут на “Южный берег”, не пробираясь по топям дороги от Симферополя до Ялты. Но не для одних туристов построена дорога. Что же товары? И они могут добраться до Севастопольской станции и, пожалуй, могут быть провезены по ветви вдоль западного берега Южной бухты; но пристанища здесь они не найдут для себя, так как за исключением миниатюрной пристани с беседкой посредине не имеется ни пакгаузов, ни платформ. Обо всем этом еще рассуждают и возбуждают вопросы о ветви на северную сторону: рассматривают по карте направление железной дороги, выбирают пункт в расстоянии 15 верст от нынешней станции Севастополя – пункт, отвечающий одной из бухт северной

²³⁶ РГИА. Ф. 229. Оп. 1. Д. 438. Л. 1.

²³⁷ Московские ведомости. 10 января 1875. № 8. С. 3.

стороны, и решают, что бесполезно возить товары на протяжении прямо к бухте северной стороны. Стоит только побывать в Севастополе, чтобы увидеть на месте бесполезность подобной ветви; прелестная южная бухта, охваченная уже с обеих сторон железнодорожным путем, для кого так ревниво оберегается? Кроме перевозных яликов да срочных пароходов “общества пароходства” никто в нее не заходит»²³⁸. Сама газетная заметка интересна еще тем, что содержит еще планы дальнейшего строительства железных дорог в Крыму, а именно – ветви к Феодосии.

2 июля 1877 г. было открыто движение пассажирских и товарных поездов по пятому участку Лозово-Севастопольской железной дороги – от станции Ново-Алексеевка до Геническа протяженностью 12,9 верст. Ходатайство о соединении Геническа с Лозово-Севастопольской железной дорогой было подано жителями села. Они обратили в апреле 1874 г. в Министерство финансов с просьбой о соединении Геническа с Лозово-Севастопольскою дорогой у станции Ново-Алексеевка постоянным рельсовым путем и об открытии у Генического пролива торгового порта²³⁹. Ходатайство было поддержано, и проект участка был утвержден 13 февраля 1876 г. Комитетом министров. На строительные работы по данной ветви было назначено 4 919 706 руб. 27 коп.²⁴⁰.

Лозово-Севастопольская дорога проходила по степной местности Екатеринославской губернии, Таврической губернии, лишь на последнем участке в Ялтинском уезде был сложный гористый ландшафт. «Дорога, как ручей, вьется между горами, ища себе прохода, но горные цепи плотною стеною преграждают путь, и дорога, не имея никакого выхода, пробивается силою сквозь каменные глыбы. За ст. Мекензиевы горы начинается целый ряд тоннелей, зияющих черной пастью. <...> До ст. Инкерман поезд проходит четыре тоннеля: Сухарный тоннель в 155 саж., за Графским мостом Графский тоннель в 63 саж., Белый

²³⁸ Русский мир. 25 января 1875. № 23. С. 3.

²³⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 238. Л. 6.

²⁴⁰ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 2. Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875 и 1876 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб., 1878. С. 8.

тоннель в 204 саж. и Цыганский тоннель в 283 саж.»²⁴¹. С инженерной точки зрения выделялся железнодорожный мост над Камышловской балкой. Проект этого моста был разработан инженером А.Е. Струве²⁴², который впоследствии стал еще и крупным владельцем акций Общества Лозово-Севастопольской железной дороги. Современный исследователь пишет, что крымский участок железной дороги представлял собой сложное инженерно-техническое сооружение: «Строителям пришлось прокладывать дорогу по горной местности, преодолевая глубокие речные долины и буквально вгрызаясь в горные кряжи. На подходе к Севастополю было сооружено шесть туннелей, причем по четвертому, самому протяженному из них, рельсы были уложены по кривой с радиусом 200 сажен»²⁴³.

В ведомости с показаниями о протяженности железной дороги по губерниям видно, что 224 версты проходили по Екатеринославской губернии, а 387 верст по Таврической губернии²⁴⁴.

В техническом описании дороги содержалась полная информация, касающаяся не только самого дорожного полотна, но и необходимой инфраструктуры. Главная линия составляла 569,22 верст, ширина – 32,20 футов, насыпи – 233 342,68 саж., выемки – 50 327,75 саж, туннели – 6 шт. длиной 942 саж., мосты более 4-х саж. железные – 21, мосты менее 4-х саж. железные – 19, каменные – 55, деревянные – 137, дорожные дома для сторожей – 337, для артельщиков – 56, число станций I класса – 1, II класса – 6, III класса – 6, IV класса – 15, V класса – 2, всего – 30. Грузовых платформ – 50, особые строение

²⁴¹ Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге. Харьков, 1902. С. 132–133.

²⁴² А.Е. Струве построил в течение своей многолетней деятельности свыше 30 мостов в столицах и крупных губернских городах. К началу 1870 г. он построил Дарницкий железнодорожный мост в Киеве, при строительстве которого был впервые применен новый кессонный метод. В 1872 г. – мост через Днепр возле Кременчуга. На строившейся Лозово-Севастопольской дороге он строил виадуки, пробивал туннели. *Крейнис З.Л.* Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. М., 2013. С. 48.

²⁴³ *Мальгин А.В.* Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – начало XX в. Симферополь, 2006. С. 80

²⁴⁴ Труды Высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Том III. Часть I. СПб., 1879. С. 2–10.

для управления и служащих – 56, пассажирские здания – 28, товарный пакгауз – 1, сарай для вагонов – 1, паровозное здание – 7, мастерское здание – 3, водоподъемные башни – 29, число баков – 37, число кранов у путей – 23, колодцев – 207, телеграф и сигналы: число электрических аппаратов Морзе на станциях – 58, аппаратов Морзе на пути – 3, в поездах – 8, проволоки – 2, длина проволоки – 1 158 верст.

Ветвь от Синельникова до Екатеринослава составляла 47,11 верст, ширина – 32,20 футов, насыпи – 18 605,10 саж., выемки – 1 951,30 саж., мосты более 4-х саж. железные – 1, мосты менее 4-х саж. каменные – 1, деревянные – 3, дорожные дома для сторожей – 25, для артельщиков – 4, число станций II класса – 1, IV класса – 1, всего – 2. Грузовых платформ – 4, особое строение для управления и служащих – 4, пассажирские здания – 2, паровозное здание – 1, водоподъемные башни – 2, число баков – 3, число кранов у путей – 1, колодцев – 17, телеграф и сигналы: число электрических аппаратов Морзе на станциях – 5, в поездах – 2, проволоки – 2, длина проволоки – 88 верст.

Ветвь от Александровки к Днепру – 3,09 верст, ширина – 32,20 футов, насыпи – 488,20 саж., выемки – 1 055,80 саж., мосты более 4-х саж. деревянные – 2, мосты менее 4-х саж. – нет, дорожные дома для сторожей – 3, грузовых платформ – 1, особое строение для управления и служащих – 1, водоснабжения нет, телеграф и сигналы: число электрических аппаратов Морзе на станциях – 1, проволоки – 1, длина проволоки – 3 версты.

Ветвь от Ново-Алексеевки до Геническа – 21,46 верст, ширина – 32,20 фут., насыпи – 8 133,15 саж., выемки – 2 601,49 саж., мосты более 4-х саж. деревянные – 1, мосты менее 4-х саж. деревянные – 1, дорожные дома для сторожей – 9, для артельщиков – 1, число станций III класса – 1, V класса – 1, всего – 2. Грузовых платформ – 2, особые строения для управления и служащих – 3, пассажирское здание – 1, товарный пакгауз – 1, паровозное здание – 1, водоснабжение: число баков – 1, телеграф и сигналы: число электрических аппаратов Морзе на станциях – 3, в поездах – 2, проволоки – 2, длина проволоки – 33 в.

Ветвь от Севастополя вдоль Южной бухты – 1,78 верст, ширина – 32,20

футов, насыпи – 420,81 саж., выемки – 471,79 саж., дорожные дома для сторожей – 2. Грузовых платформ – 2, особые строения для управления и служащих – 1, водоснабжения нет, телеграф и сигналы: число электрических аппаратов Морзе на станциях – 1, проволоки – 1, длина проволоки – 6 верст²⁴⁵.

По роду источников водоснабжения всю линию Лозово-Севастопольской железной дороги можно разделить на три участка.

1. Северный – от Лозовой до Васильевки протяженностью 242 версты, местность этого участка холмистая, прорезанная балками и имеет водоснабжение из прудов, за исключением Павлограда, Екатеринослава, Александровска и Васильевки, где вода качается из колодцев, устроенных на близлежащих к рекам плавнях.

2. Средний – от Васильевки до Сарабуза протяженностью 291 версту, где источниками водоснабжения служат колодцы, кроме Мелитополя и Акимовки, которые получают воду из реки Молочной.

3. Южный – от Сарабуза до Севастополя протяженностью 90 верст, получающий воду из горных рек за исключением Севастополя²⁴⁶.

В технической документации отмечалось, что улучшение водоснабжения станций Лозово-Севастопольской дороги возможно при строительстве новых водопроводов из других регионов. Проблема с дефицитом воды будет постоянной, если не заниматься усовершенствованием и развитием соответствующей инфраструктуры. Такие меры, как углубление колодцев, строительство водособирающих галерей является недостаточным и в некоторых случаях совершенно бесполезным из-за особенностей геологических и топографических условий местности²⁴⁷.

К проекту устройства телеграфной линии на Лозово-Севастопольской линии была подготовлена пояснительная записка. Сам проект был утвержден министром внутренних дел 2 марта 1873 г. Длина телеграфной линии Лозово-

²⁴⁵ Труды Высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Том III. Часть I. СПб., 1879. С. 2а–11а.

²⁴⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 861. Л. 2.

²⁴⁷ Там же. Л. 3–3 об.

Севастопольской железной дороги составляла 607 верст 420 саж. и была устроена в два провода в 4–5 мм толщиной. Столбы заготавливались из соснового леса, круглые, очищенные от коры и сучьев длиной 12 аршин и толщиной в верхнем отрубе 4 вершка. Допускалась заготовка части столбов некруглых – трехгранных сосновых и дубовых, но в том же количестве и в тех же размерах как круглые сосновые. Столбы устанавливались вдоль линии железной дороги по 20 штук на версту, на расстоянии от внешнего рельса линии не менее высоты столба, а при больших насыпях – по подошве откосов насыпей, при больших выемках – от верхнего края откоса выемки на 0,50 саж. Телеграфная линия начиналась от станции Лозовой Курско-Харьковской железной дороги по правой стороне. От станции Александровск дорога шла 35 верст вдоль русла Днепра, где столбы открыты напору весенних вод и льда, поэтому телеграфная линия была перенесена на левую сторону дороги до станции Васильевки, откуда далее снова был установлен правильный порядок. От станции Инкерман дорога была проложена у самого берега моря, поэтому телеграф вновь был переведен на левую сторону, так телеграфная линия тянулась до Севастополя. При переходах через реки Волчью у Павлограда и Самару у Варваровки были установлены 16-ти аршинные мачты, которые были укреплены крестовинами, подпорками и камнем для сдерживания напора воды. При переходе через Сиваш на расстоянии 2,5 версты также были установлены 16-ти аршинные мачты с укреплениями²⁴⁸.

2.5. Строительные работы после открытия движения и обеспечение средствами передвижения

Известно, что с запуском железнодорожного сообщения в Крыму строительство не прекращалось, в основном это были работы, связанные с переделкой, строительством новых сооружений. Поэтому в конце 1875 г. правление общества обратилось в Комитет министров с просьбой об увеличении облигационного капитала 4 919 706,27 руб.²⁴⁹.

²⁴⁸ Там же. Д. 886. Л. 1–2.

²⁴⁹ Там же. Ф. 219. Оп. 3. Д. 6. Л. 18.

Современниками и исследователями неоднократно подчеркивались спешка в проектировании и строительстве дороги, острая нехватка подвижного состава. Общество не могло в должном объеме закупить вагоны и паровозы, поэтому в первые годы широко практиковалась аренда вагонов, открытых платформ у других железнодорожных обществ.

В начале августа 1879 г. Министерство путей сообщения обратилось в правление Общества Лозово-Севастопольской железной дороги об усилении провозоспособности и о безотлагательном выполнении этого требования. Обществу был выделен аванс в 8 млн. руб. Увеличение парка паровозов и вагонов сопровождалось строительством станционных построек, коммуникаций, складов и т.д.: устройство трех полустанций – 32884 руб., расширение настройки – 98 121,50 руб., усиление водоснабжения – 199 034,50 руб. Переделка 300 подвижных платформ и приобретение 14 пассажирских вагонов I и II класса с доставкой – 244 000 руб., устройство шести полустанций – 62 796 руб., другие дела – 341 840 руб., усиление товарных платформ и проч. остальная сумма – 70 585 руб., всего – 1 019 999, 60 руб.²⁵⁰.

Вопрос был настолько существенный, что министр путей сообщения К.Н. Посьет повторно вернулся к нему весной 1880 г. Министр настаивал на усилении провозоспособности Харьково-Николаевской, Либаво-Роменской, Лозово-Севастопольской, Курско-Харьково-Азовской и Уральской железных дорог дополнительным подвижным составом и о заказе рельсов для тех же железных дорог²⁵¹.

Сведения о пропускной способности Лозово-Севастопольской железной дороги по докладу Московской подкомиссии, которая состояла под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, были следующие. В каждую сторону следования: на I участке Лозовая–Синельниково – 2 пассажирских, 2 рабочих, 6 товарных, всего 10. На II участке Синельниково–Александровск – 2 пассажирских, 2 рабочих, 5 товарных, всего 9. На III участке

²⁵⁰ Там же. Оп. 1. Д. 14. Л. 3–3 об.

²⁵¹ Там же. Д. 24543. Л. 14.

Александровск–Симферополь – 2 пассажирских, 2 рабочих, 4 товарных, всего 8. На IV участке Симферополь–Севастополь – 2 пассажирских, 2 рабочих, 5 товарных, всего 9 поездов²⁵². К этому надо добавить, что дорога была однопутной. В 1879 г. московская подкомиссия выявила недостатки, которые следовало устранить: «Чтобы Общество Лозово-Севастопольской дороги увеличило на станциях, на которых скопляется значительное количества груза, число платформ <...>. Чтобы вагоны Харьковско-Азовской железной дороги без перегрузки на ст. Лозовой следовали в Севастополь <...>. Чтобы хлеб грузился исключительно в закрытых вагонах <...>. Чтобы фрахт для льняного семени был одного размера с фрахтом для пшеницы <...>. Чтобы было увеличено число вагонов и локомотивов <...>. Чтобы управление железной дороги приняло меры к ограждению купцов от разнообразных затруднений, происходящих на разных станциях со стороны начальников их; к числу затруднений относят, между прочим, задержку писем, кражу товаров на платформах <...>. Чтобы общество для нагрузки товаров имело своих людей, так как оно за доставку их получает плату <...>. Чтобы общество возвращало порожние мешки, в которых доставлены товары, бесплатно, большею скоростью <...>. Чтобы общество уплачивало полностью за недостающее количество товаров <...>. Чтобы было отменено новое распоряжение об обязательной выгрузке вагонов в течение 12 часов, оставив в своей силе старый порядок, по которому выгрузка обязательна была в течение двух дней, причем за третий день взимать полежалые деньги не 3 руб., как ныне, а 1 руб. 20 коп., как было прежде»²⁵³.

Во исполнение высочайше утвержденного 28 марта 1880 г. постановления Комитета министров об усилении провозоспособности Лозово-Севастопольской железной дороги обществом были приобретены пассажирские вагоны: I класса – 3 шт., по 6 500 руб. на сумму – 19 500 руб.; I/II класса – 7 шт., по 6 000 руб. на сумму – 42 000 руб.; II класса – 4 шт., по 5 500 руб. на сумму – 22 000 руб.; 3 тормоза по 350 руб. на сумму – 1 050 руб.; водяное отопление для 14 вагонов по

²⁵² Там же. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1454. Л. 87–87 об.

²⁵³ Там же. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 230. Л. 49–50.

400 руб. на сумму – 5 600 руб. Всего – 90 150 руб.²⁵⁴.

В 1880 г. были проведены работы по усилению провозоспособности Лозово-Севастопольской железной дороги. Правление общества подготовила смету работ на сумму 12 436 122 руб., министр путей сообщения утвердил планируемые расходы²⁵⁵.

Ведомость состояла из следующих статей: отчуждение земель – 567 685 руб., устройство полотна дороги – 1 072 916 руб., верхнее строение – 1 495 874 руб., принадлежности для путей – 98 284 руб., телеграф – 53 960 руб., сторожевые дома, казармы, колодцы и переезды – 209 282 руб., искусственные сооружения – 787 305 руб., станционные постройки – 1 867 020 руб., принадлежности для станций – 454 268 руб., водоснабжение станций – 557 500 руб., паровозные здания, мастерские – 2 045 915 руб., особые работы – 2 918 230 руб., общие расходы – 307 883 руб. Итого всего на сумму – 12 436 122 руб.²⁵⁶. В ведомости содержалось следующее примечание: «За отчуждение земель в Севастополе, Симферополе, Бахчисарае, Альме, Бельбеке и Инкермане рассчитано соответственно годовым арендным платам за кв. саж. городских земель, занятых садами; в Севастополе – 50–70 коп., в Симферополе и Бахчисарае – 35–40 коп. и на станциях Альма, Бельбек и Инкерман – 15–20 коп.»²⁵⁷. В особенности требовалось расширение площадок станций Лозовая, Синельниково, Екатеринослав, Александровск, Мелитополь, Таганаш, Ново-Алексеевка и станций участка Симферополь–Севастополь, причем, считая годовую арендную плату 10–15 коп. за кв. саж., стоимость десятины должна была составить 2 880 руб.²⁵⁸.

Строились новые железнодорожные мосты и модернизировались существующие. Так был спроектирован мост на реке Черная, мост на реке Салгир и мост вне севастопольского участка, были устроены фермы для второго пути

²⁵⁴ Там же. Ф. 219. Оп. 1. Д. 24543. Л. 9–9об.

²⁵⁵ Там же. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1453. Л. 114.

²⁵⁶ Там же. Д. 1453. Л. 114–144.

²⁵⁷ Там же. 115.

²⁵⁸ Там же. Л. 115.

при расширении станции Симферополь. 3 моста стояли на реках Альме, Каче и Бельбеке. Два виадука высотой от 14 до 16 саж. – Камышловский и Графский – требовали усовершенствования. Был построен туннель у Цыганской балки длиной 284,50 саж.²⁵⁹.

Проектировались помещения станционных служащих для устраиваемых 22 полустанций. Площадь станционного здания была предложена по расчету жилого помещения: для начальника станции – 16 саж., помощника – 11 саж., старшего телеграфиста – 11 саж., младшего телеграфиста – 5,5 саж., стрелочников и 2 сторожей – по 1,5 саж. каждому, для конторы начальника станции – 4,25 саж., для конторы телеграфа – 4 саж., для станционного жандарма – 2,25 саж., комната для пассажиров – 10 саж., включая внутренние стены, перегородки, печи и коридоры. Цена одной кв. саж. внутреннего жилого помещения каждого этажа составляла 275 руб. при высоте комнат 6 арш., включая службы, водопроводы, ватерклозеты, мощение двора, ограду и рассадку сада вокруг строения²⁶⁰.

Планировалось построить навесы над платформой станции Александровск у главного общественного магазина – 60 саж., для хранения строительных материалов на станциях: Лозовой – 24 саж., Екатеринослав – 118 саж., Александровск – 140 саж., Мелитополь – 18 саж., Таганаш – 18 саж., Симферополь – 24 саж., Севастополь – 36 саж., всего 438 саж.²⁶¹. Кроме того были спроектированы каменные подвалы на станциях: Лозовой – 18 саж., Екатеринослав – 15 саж., Мелитополь – 15 саж., Таганаш – 15 саж., Симферополь – 18 саж., Севастополь – 18 саж. В дополнение к этому планировалось построить склады на станциях: Лозовой – 24 саж., Екатеринослав – 18 саж., Мелитополь – 18 саж., Таганаш – 18 саж., Симферополь – 24 саж., Севастополь – 24 саж. Помимо хозяйственных помещений проектировались деревянные или каменные бани на станциях: Лозовой – 18 саж., Александровск – 28 саж., Симферополь –

²⁵⁹ Там же. Л. 121 об.–122 об.

²⁶⁰ Там же. Л. 123.

²⁶¹ Там же. Л. 125.

30 саж., Севастополь – 18 саж. На остальных 30 станциях и 22 полустанциях – по 12 саж.²⁶².

Таким образом, в первые годы эксплуатации дороги была выявлена необходимость строительства дополнительных станций, мостов, туннелей, хозяйственных помещений, служебных построек. Железная дорога прочно вторглась в экономику региона, что неизбежно повлияло на модернизацию порта, пристаней и т.д. Иначе прорабатывались логистические решения. Например, летом железные дороги были загружены перевозкой хлебных грузов, поэтому уголь в Александровске следовало заготавливать зимой и затем сплавлять его в весеннее время, поэтому стояла задача построить в Александровске незатопляемые пристани с помещениями для запасов угля. В Севастопольском порту остро ощущалась необходимость строительства каменной набережной вдоль берега Южной бухты для расширения береговой площадки. Эти меры должны были повлиять на увеличение отпуска хлеба из черноморских портов. Ко всему прочему было предложено построить ранжировочные пути на станции Симферополь для ускорения пересоставления приходящих туда поездов, а также ранжировочные и парковые пути в Севастополе с укладкой третьего рельсового пути на всем протяжении портовой ветви для облегчения маневров при подаче вагонов к пристаням и хлебным магазинам²⁶³.

Указанные работы предполагалось выполнить в течение 1880–1882 гг., а именно: в 1880 г. независимо от окончания работ и аванса в 1 000 000 руб. исполнить работ на сумму 5 889 208 руб., в 1881 г. – на 2 193 668 руб., в 1882 г. – на 2 304 561 руб.

В связи с возросшим объемом дополнительных строительных работ Общество Лозово-Севастопольской дороги ходатайствовало об увеличении оборотного капитала дороги – до 1 500 руб. на версту,²⁶⁴.

Таким образом, по расценочной ведомости на работы по усилению

²⁶² Там же. Л. 126.

²⁶³ Там же. Л. 155–155 об.

²⁶⁴ Там же. Л. 157.

провозоспособности Лозово-Севастопольской дороги требовалась сумма 10 297 437 руб., которая распределялась на три года: в 1880 г. – 5 889 208 руб., 1881 г. – 2 193 668 руб., в 1882 г. – 2 304 561 руб., а в случае необходимости закладывались дополнительные работы на 1 138 685 руб.²⁶⁵.

Как уже отмечалось, регулярно поднимался вопрос об увеличении подвижного состава и дополнительных строительных работах, которые продолжались вплоть до начала 1890-х гг. К 1890 г. на дороге насчитывалось 202 паровоза, 159 пассажирских вагонов разных классов и 3274 товарных вагонов²⁶⁶. Для сравнения на Курско-Харьково-Азовской дороге, длина которой составляла 817 верст, паровозов было 296, пассажирских вагонов – 288, товарных вагонов – 1516.

До выкупа в казну длина Лозово-Севастопольской дороги составляла 686,96 верст в одну колею. Общая длина путей равнялась 846,76 версты²⁶⁷.

К 1890 г. разрешенный капитала общества составлял 71 793 159 руб. Эта сумма формировалась из следующих финансовых средств: облигации – 44 710 147 руб., займы – 14 831 761 руб., акции – 12 251 250 руб. Общая сумма, потраченная на сооружение дороги к 1890 г., равнялась 64 344 771 руб., таким образом, стоимость версты составляла 93 665 руб.²⁶⁸. В сопоставлении с утвержденным уставом общества его капитал вырос почти в два раза.

2.6. Пассажирское и товарное движение на Лозово-Севастопольской дороге

С началом движения на железной дороге было установлено расписание, которое было единым для зимнего и летнего сезонов. Объявления о расписании железнодорожного сообщения печатались в столичных и губернских газетах, публиковались справочники с расписанием движения поездов. Так, со станции

²⁶⁵ Там же. Л. 162.

²⁶⁶ Очерк сети русских железных дорог ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. Т. 2. Подробные статистические сведения по отдельным дорогам всей сети за 1890 г. СПб., 1896. С. 10–11.

²⁶⁷ Там же. С. 2–3.

²⁶⁸ Там же. С. 8–9.

Лозовая поезд отправлялся в 0:50 пополуночи и приходил в Севастополь в 11:40 утра. В обратный путь, то есть из Севастополя, поезд отходил в 7:44 и на конечную станцию прибывал в 17:55²⁶⁹. В пояснительной записки по увеличению подвижного состава говорилось: «Пассажирские поезда от Лозовой до Симферополя проходят 30 верст в час и от Симферополя до Севастополя 20 верст в час; товарные от Лозовой до Симферополя – 20 верст в час и от Симферополя до Севастополя – 15 верст в час»²⁷⁰.

Современник, изучавший доходность Лозово-Севастопольской дороги, отмечал, что ее «должно признать дорогою со сравнительно сильно развитым пассажирским движением»²⁷¹. В 1878 г. билет от станции Лозовой до Севастополя в одну сторону для пассажира I класса стоил 17 руб. 10 коп., II класса – 12 руб. 83 коп., III класса – 7 руб. 13 коп.²⁷². Действовала льготная система для детей (от 0 до 10 лет): I класс – 8 руб. 55 коп., II класс – 6 руб. 42 коп., III класс – 1 руб. 78 коп. Благоприятный климат Южного берега Крыма, курорты способствовали развитию туристической и санаторной отрасли. Но не только отдыхающие и туристы были пассажирами Лозово-Севастопольской дороги, наблюдался значительный рост мобильности рабочих. Статистика пассажирских перевозок отражала неизменный рост: в 1888 г. было перевезено 726 тыс. человек, а в 1894 г. – 1 032 тыс. человек. Более всего были востребованы пассажирские места III класса, что составляло почти 84% от общего объема перевозок.

Табл. 1. Распределение общего количества пассажиров по классам

Количество пассажиров	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	Среднее за 7 лет процентное отношение

²⁶⁹ Московские ведомости. 6 июня 1875. № 141. С. 6; Русские ведомости. 5 июня 1875. № 118. С. 4.

²⁷⁰ РГИА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 231. Л. 58.

²⁷¹ *Лепешинский В.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896. С. 36.

²⁷² Тариф на перевозку пассажиров и грузов по Лозово-Севастопольской железной дороге. СПб., 1878. С. 2–3.

								к общему количеству
В тысячах								
I и II классов	72	75	73	71	74	101	125	9,9%
III класса	599	629	638	654	785	863	843	84,4%
IV класса	55	48	45	48	34	42	65	5,7%
Всего	726	752	756	773	893	1007	1032	100%

Пассажирские перевозки не являлись главной статьей доходов железной дороги (кроме первого года в эксплуатации дороги), более того, они уступали в сравнении с грузовыми перевозками, о чем подробнее будет сказано ниже. В процентном отношении к общей сумме выручки доходность дороги от пассажирского движения относительно снижалась. Составляя в первые два года с открытия дороги 50% общего дохода, она постепенно упала до 20% в 1894 г., тогда как доходность дороги от товарного движения только возрастала.

Открытие Лозово-Севастопольской железной дороги и торгового порта способствовали возрождению Севастополя, который находился в плачевном состоянии после Крымской войны. С началом железнодорожного движения до начала 90-х гг. XIX в. наблюдался значительный рост его населения почти в три раза, городских доходов – в 9 раз, оборотов банков – в 13 раз, оборотов порта – в 21 раз. Стремительно возрастал грузооборот железнодорожной станции и порта Севастополь. Если в 1882 г. вывоз хлеба за границу через севастопольский порт составлял 9 млн пудов зерна, то к 1888 г. вывоз увеличился до 32 млн пудов. Кульминационным в истории развития торговой гавани стал 1889 год, перелом произошел после принятия нового хлебного тарифа, повлиявшего на изменение логистики движения хлебных грузов к другим портам Черного и Азовского морей, и завершило судьбу города решение правительства в 1889 г. о статусе Севастополя как военного порта.

По правилам железнодорожного сообщения предписывалось регулярно издавать тарифы, условия для перевозок, классификацию товаров, таблицы поперстных расстояний²⁷³. Иногда эти сведения печатались в одном издании, в

²⁷³ Тариф Лозово-Севастопольской железной дороги. Условия для перевозок. Классификация

некоторых случаях разделялись правила перевозки, поскольку они были идентичными для всех дорог, и тарифы.

При проектировании дороги в правительстве и в соответствующих ведомствах просчитывалась коммерческая целесообразность, обращалось внимание на экономические последствия для региона. В «Журнале Министерства путей сообщения» сообщалось о завершении строительства дороги в Крыму, и автора этой заметки, по всей видимости, интересовали перспективы доходности дороги и движения торговых потоков на юге России. «Лозово-Севастопольская железная дорога <...> открывает для грузов южной России новый черноморский порт – Севастополь, что, в свою очередь, может оказать немаловажное влияние на отпускную торговлю южной России. В южной России в последнее время вообще замечаются проявления конкуренции между железными дорогами (Одесской, Киево-Брестской и Харьковско-Николаевской), отчасти изменяющей прежнее направление грузов; так, в конце 1873 года конкурентом для Одессы явился Николаев, после чего движение по Харьковско-Николаевской дороге усилилось, а по Одессе уменьшилось». Автор статьи заключал: «Ближайшее будущее выяснит, какое значение в подобном отношении суждено иметь Севастополю и Лозово-Севастопольской дороге»²⁷⁴.

В описании Лозово-Севастопольской железной дороги давалась характеристика тем районам, которые она пересекала. 1. Район от станции Лозовой до Ново-Алексеевки, 353 верст. Хлебопашество здесь было распространено и до постройки дороги, однако последняя дала возможность для быстрого и дешевого движения хлебных грузов к севастопольскому порту. 2. Район, который обязан своим развитием почти исключительно Лозово-Севастопольской железной дороге – так как добыча соли и хлебопашество возникли и развились в нем благодаря лишь ее постройке. Этот район тянется на протяжении 144 верст от Ново-Алексеевки до Симферополя. 3. Район долин рек Салгира, Альмы, Качи и Бельбека стал известен своими обширными фруктовыми

товаров. Таблицы поперстных расстояний. СПб., 1874.

²⁷⁴ Журнал Министерства путей сообщения. 1875. № 1. С. 48.

садами и виноградниками. Лозово-Севастопольская дорога, пересекая эту местность от Симферополя до Севастополя на протяжении 73 верст, дала возможность для транспортировки фруктов и винограда до Москвы и Петербурга и послужила к общему развитию этого края, до постройки дороги почти не имевшего сбыта своим товарам²⁷⁵. Примыкая в двух местах к Днепру (Александровск и Екатеринославль) и к двум морям (Азовскому – Геническ и Черному – Севастополь), дорога имела четыре выхода для дальнейшей дешевой – водной – отправки каменного угля и других грузов на более отдаление рынки их сбыта²⁷⁶.

Лозово-Севастопольская дорога в течение первых восьми лет эксплуатации была бездоходной. Начиная с 1882 г. наметился рост прибыли, которая составляла 5 820 руб. за версту. Спустя почти десять лет, в 1894 г., доходность с версты равнялась уже 12 910 руб., а чистый доход превышал сумму в 3 млн руб.²⁷⁷. По замечанию исследователя экономики Лозово-Севастопольской дороги В. Лепешинского, рост доходности являлся результатом не случайных причин, а следствием роста производительности Крыма. Были годы, когда происходили скачки в увеличении пассажирского движения (1878 и 1879 гг.), однако подобный рост был вызван ходом Русско-турецкой войны. Другой, тоже не менее показательный, пример – рост товарного движения в 1888 и 1889 гг. Это обстоятельство было вызвано небывало высоким урожаем.

В движении товарных грузов на юг севастопольского направление было чрезвычайно популярно до 1894 г. включительно, «рост поддерживается не только экспортом хлебных грузов через южные порты, но и отправляемым на север произведением целого ряда промышленных и заводских предприятий»²⁷⁸.

Главным экспортным товаром товарных перевозок были хлебные грузы, которые включали как зерно, так и муку. Статистика грузоперевозок

²⁷⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 556. Л. 8.

²⁷⁶ Там же. Л. 8–8об.

²⁷⁷ *Лепешинский В.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896. С. 33.

²⁷⁸ Там же. С. 40.

свидетельствовала, что почти треть от общего количества грузов составляли зерновые, в урожайный 1888 г. эта пропорция составляла одну вторую. Даже при увеличении транспортировки зерновых грузов через другие порты (Одесса, Николаев, Таганрог) хлебный экспорт в Севастополе сохранял свою приоритетность. Следует отметить еще одно важное обстоятельство, характеризующее Севастополь как торговую гавань во второй половине XIX в. Исследователь Лозово-Севастопольской дороги отмечал: «Севастополь собственно в хлебной торговле не участвует, хлебного рынка не имеет и <...> роль его, как выяснено выше, при обзоре движения хлебных грузов, сводится к операциям чисто перегрузочного и переотправочного характера. Отсутствие рынка в Севастополе создало особые условия сбыта хлеба. Последний закупается частью агентами экспортных фирм, частью комиссионерами и посредниками на рынках более крупных торговых сел и городов, расположенных в районе линии»²⁷⁹.

Возрастало значение угольных грузов, что было во многом связано с быстрым ростом промышленных предприятий во второй половине 80-х гг. XIX в. в южном регионе. «Наиболее значительными по получению угля являются те станции Лозово-Севастопольской дороги, в районе которых группируется наибольшее количество фабричных и заводских предприятий». Таким образом, наибольшие поставки угля приходились на ст. Павлоград, Александровск, Мелитополь, Симферополь, Севастополь. Кроме того, севастопольская дорога выполняла транзитные услуги, переправляя угольные грузы на Харьковско-Николаевскую, Фастовскую и Юго-Западные железные дороги. Как уже было отмечено, изначально был принят льготный тариф на перевозку угля, зафиксированный в уставе общества, что свидетельствовало о намерениях правительства поддержать угледобывающую промышленность.

Схожая ситуация была и с транспортировкой железа и чугуна, резкое увеличение перевозок которых относится к концу 80-х гг. XIX в. «Начиная с 1886

²⁷⁹ Там же. С. 73.

г. дальнейший рост (перевозок железа) идет поразительно быстрыми шагами и к 1894 г., т.е. в течение девяти лет, достигнет 1 728 тыс. пудов, или увеличения в 7 раз»²⁸⁰. Рост перевозок чугуна был более интенсивным, этот показатель увеличился почти в 30 раз: с 53 тыс. пудов в 1886 г. до 1 568 тыс. пудов в 1894 г. Стоит отметить, что увеличение перевозок железа и чугуна произошло не только из-за роста транзитных отправок на другие направления, существовал устойчивый спрос заводов, расположенных рядом со станциями севастопольской дороги и занимающихся металлообработкой.

Соль являлась одним из важнейших товаров в торговле Крыма. Соляной промысел занимал значительную нишу в экономике региона. Неслучайно в первой редакции устава Общества Лозово-Севастопольской дороги был зафиксирован льготный тариф на транспортировку соли. После открытия движения этот вопрос получил дальнейшую проработку, в 1874 г. был составлен проект временных правил о порядке надзора за вывозом по Лозово-Севастопольской дороге соли от источников Таврической губернии. Документ был довольно объемный и включал 37 положений, среди которых были следующие. «Отправка соли допускается после оплаты всего отправляемого количества акцизом. <...> Не менее 500 пудов можно отправить в один раз. Погрузка соли допускается только на станциях: Сарабуз, Биюк-Онлар, Джанкой, Таганаш, Чонгары, Алексеевка и Геническ»²⁸¹. Отпуск из складов соли на потребление внутри Крыма воспрещался, и потому вся перевезенная в склады соль подлежала оплате акцизом. Погрузка соли в вагоны производилась под наблюдение лица по назначению местного окружного акцизного управления. Командированный для наблюдения за погрузкой чиновник должен был отправиться на определенную станцию железной дороги. Соль взвешивалась на весах управления железной дороги или отправителя. Погрузка соли с 1 марта по 1 октября осуществлялась с 7 утра до 7 вечера²⁸². После загрузки каждого

²⁸⁰ Там же. С. 64.

²⁸¹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 23621. Л. 1.

²⁸² Там же. Л. 3–4 об.

отдельного вагона акцизный чиновник ставил на двери вагона пломбу. Отправка с железнодорожных станций нагруженных солью и запломбированных вагонов зависела от усмотрения собственника соли и его соглашения с управлением дороги. При этом условием было, чтобы поставленные на вагон пломбы оставались неповрежденными до прибытия вагонов на станцию Алексеевка²⁸³. На каждой железнодорожной станции, где производилась погрузка соли, должностными лица акцизного управления, наблюдавшими за погрузкой, велся дневник, в которой записывалось время прибытия должностного лица на станцию, время начала взвешивания и погрузки соли, количество погруженной соли и время, когда должностное лицо акцизного управления оставляло станцию. Дневник оставался на хранении на станциях Алексеевка и Геничеськ у одного из местных смотрителей, а на прочих станциях – у одного из находящихся постоянно на станции надсмотрщиков. Не позже 7-го числа каждого месяца в соответствующее окружное акцизное управление должны были доставляться копии всех статей дневника за истекший месяц²⁸⁴. Окружное акцизное управление вело бухгалтерскую книгу как обо всех выданных на отправку соли по железной дороге разрешениях, так и о количестве действительного погруженной соли. Управление, представляя губернскому акцизному управлению ежемесячную отчетность о приходе и расходе соли, прилагало особую ведомость о количестве соли, отправленной по железной дороге²⁸⁵.

Продукты садоводства, виноделия Крыма занимали значительное место во внутренней торговле. Объемы их перевозок колебались в зависимости от урожая и тарифных ставок. Были годы, года выгодно было переправлять грузы из Севастополя в Одессу, а оттуда в – Центральную Россию. Перевозка вина увеличилась с 51 тыс. пуда в 1874 г. до 310 тыс. пудов в 1894 г, фруктов – с 140 тыс. пудов до 640 тыс. пудов.

Средняя пропускная способность составляла 10 товарных поездов в

²⁸³ Там же. Л. 5 об.–6 об.

²⁸⁴ Там же. Л. 7 об–9.

²⁸⁵ Там же. Л. 10–11.

каждую сторону, в среднем поезд собирался из 20 вагонов (в 1890-х гг.). По мере развития и улучшения условий перевозки некоторых грузов были разработаны новые типы вагонов. В начале 90-х гг. XIX в. были спроектированы двухъярусные вагоны для перевозки овец и специальные вагоны-цистерны для керосина. В собственности общества были вагоны, приспособленные для перевозки фруктов.

Если подвести общий итог, то к 1890 г. валовый доход от эксплуатации дороги составлял 5 519 137 руб. При этом расходы по управлению дорогой равнялись 840 414 руб., надзор и содержание путей и строений требовали 1 536 922 руб., коммерческая часть эксплуатации и движения составляла 734 174 руб., тяга и подвижной состав обходились в 1 507 959 руб. Общая сумма расхода сводилась к 4 619 469 руб.²⁸⁶. Доход уходил на погашение процентов по акциям и облигациям основного капитала.

2.7. Стратегическое значение дороги

Как уже отмечалось, весной 1852 г. Комитет железных дорог составил проект строительства единой сети железных дорог, которая должна была связать центр страны с Балтийским и Черным морями, Волгой и западной границей государства. В пояснительной записке комитета этот проект содержал положения, которые касались сокращения расходов на военные перевозки²⁸⁷.

Уроки Крымской войны продемонстрировали необходимость строительства железных дорог, поэтому вскоре после ее завершения, в январе 1857 г., был издан указ о сооружении первой сети железных дорог в России. В 1862 г. было разработано «Положение о перевозке по железным дорогам войск».

Назначение М.Н. Анненкова руководителем строительных работ Лозово-Севастопольской дороги было неслучайным. Михаил Николаевич имел репутацию видного теоретика и организатора военно-железнодорожного

²⁸⁶ Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. Т. 2. Подробные статистические сведения. С. 20–21.

²⁸⁷ *Караев Г.Н.* К Истории возникновения военных сообщений на железных дорогах России. М., 1947. С. 7–8.

строительства, был первым управляющим Комитета по передвижению войск по железным дорогам империи и водою. Анненков обратился с ходатайством о проведении сборов военных железнодорожных команд в Севастополе для «приобретения опыта и практических навыков <...> на стратегической железнодорожной магистрали»²⁸⁸. За короткий срок «нижними чинами железнодорожной команды» был построен сложный участок на перегоне между Симферополем и Севастополем.

Во время мобилизации войск в 1876 г. военный министр Д.А. Милютин потребовал ежедневно отправлять с каждого конца дороги по 5 воинских поездов, для исполнения соответствующего указания передать на дорогу 23 паровоза и 210 вагонов с чужих линий, причем пассажирское и товарное движение по дороге было прекращено²⁸⁹. Однако реальная ситуация была иной, в записке, опубликованной за подписью генерал-майора Головина, сказано, что во время мобилизации в 1876 г. и при обратной перевозке войск бывшей действующей армии Лозово-Севастопольская дорога не была в состоянии отправлять 4 воинских поезда в сутки, несмотря на усиление ее для этой цели необходимым количеством подвижного состава²⁹⁰. Для перевозки пехотного полка 4-х батальонного состава или кавалерийского полка требовалось 6 поездов; пехотной дивизии с артиллерийской бригадой – 9–12 поездов, корпусу – 140 поездов²⁹¹.

В 1877 г. по всеподданнейшему докладу графа Э.Т. Баранова дорога была освидетельствована специальной подкомиссией с участием представителей от Министерства путей сообщения и военного ведомства. Подкомиссия, сообразуясь с требованиями военного ведомства о подготовке дороги к возможному ежедневному отправлению с каждого конца 2-х пассажирских, 2-х товарных и 6 воинских поездов, признала необходимым увеличить подвижной

²⁸⁸ Старостенков Н.В. Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи (вторая половина XIX века – 1914 год). М, 2002. С. 186.

²⁸⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1453. Л. 153.

²⁹⁰ Там же. Д. 1454. Л. 82.

²⁹¹ Старостенков Н.В. Указ. соч. С. 423.

состав на 76 товарных паровозов, 78 пассажирских вагонов и 790 крытых товарных вагонов. Подкомиссия отметила недостаточное водоснабжение железнодорожных станций²⁹². По мнению Баранова, главные причины, ограничивающие перевозочную способность дороги, заключались в недостаточном и неудовлетворительном водоснабжении, в недостаточном количестве разъездных и запасных путей, в несоответствующем устройстве мастерских для производства своевременного и доброкачественного ремонта паровозов и вагонов, а также в неустройстве станций Севастополь и Лозовая, служащих исходными пунктами почти для всех перевозимых грузов²⁹³.

В начале 1878 г. правление Общества обратилось с ходатайством об увеличении транспортных средств дороги и о производстве необходимых устройств пути для возможного отправления до 6 товарных поездов. В конце 1878 г. военный министр вновь подтвердил необходимость усилить, провозоспособность Лозово-Севастопольской дороги настолько, чтобы можно было отправлять ежедневно по 10 поездов в каждую сторону²⁹⁴. Д.А. Милютин обратился к министру путей сообщения с особой запиской, в которой эти 10 поездов указывались в следующей компоновке: 2 пассажирских, 2 товарных и 6 воинских поездов²⁹⁵. Частично это требование впоследствии было удовлетворено. Очевидно, что увеличение облигационного капитала и составление соответствующей ведомости строительных, закупочных работ, усиление провозоспособности в конце 1870-х гг. были вызваны настойчивыми требованиями военного министерства.

2.8. Выкуп Лозово-Севастопольской дороги в казну

Первые слухи о выкупе в казну Лозово-Севастопольской вместе с Муромской и Боровичской дорогами появились в 1882 г. после выкупа Харьков-

²⁹² РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1453. Л. 153–153 об.

²⁹³ Там же. Д. 1454. Л. 82.

²⁹⁴ Там же. Д. 1453. Л. 153 об.

²⁹⁵ Там же. Д. 1454. Л. 82.

Николаевской линии в 1881 г.²⁹⁶. В прессе утверждалось: «Министерство путей сообщения сделало предостережение правлению Общества Лозово-Севастопольской железной дороги о неисполнении министерского приказа по исправлению пути, в скором ожидается третья, после чего дорога может перейти в казенное управление и присоединят к Донецкой дороге»²⁹⁷.

В деле о выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги говорится следующее: «Лозово-Севастопольская железная дорога протяжением в 644 версты принадлежит к числу линии, чистый доход которых с самого открытия движения на дороге и по настоящее время оказывался недостаточным для покрытия обязательных платежей по их капиталам и которые поэтому требуют ежегодных приплат из государственного казначейства по дарованной правительством гарантии дохода и погашения по капиталам обществ этих дорог. Общая сумма этих приплат, числящаяся за обществом Лозово-Севастопольской железной дороги на 1 января 1894 г., составила 78 214 060 руб. кред.»²⁹⁸.

Согласно высочайшему повелению от 6 июня 1894 г., Лозово-Севастопольская железная дорога с 12 часов ночи на 1 ноября была передана в казенное управление²⁹⁹. «Состоявшийся переход в распоряжение правительства железнодорожной линии С.-Петербург–Москва–Курск–Лозовая сам собою вызывает необходимость безотлагательного поступления в заведывание казны Лозово-Севастопольской железной дороги, составляющей конечное звено пути, соединяющего Петербург с Черным морем. Таким образом, самими обстоятельствами дела вопрос о скорейшем выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги представляется уже предрешенным, причем окончательное разрешение его находится лишь в зависимости от наступления момента, с которого правительство может без всяких жертв со стороны государственного казначейства принять в свое распоряжение названную железную дорогу»³⁰⁰.

²⁹⁶ Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. СПб., 1883. С. 114.

²⁹⁷ Газета А. Гатцука. 24 июля 1882. № 30. Т. VIII. С. 528.

²⁹⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 283. Л. 9.

²⁹⁹ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 25221. Л. 2–2 об.

³⁰⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 283. Л. 9–9 об.

В письме Управления казенных железных дорог от 15 октября 1894 г. на имя министра финансов говорилось, что, «принимая засим во внимание пункт Г. ст. II. высочайшего повеления о выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги, коим Министерству путей сообщения предоставлено производить по соглашению с Министерством финансов и Государственным контролем из валовых сборов дороги, в мере могущей оказаться в том надобности, расходы по приему дороги в казну и по эксплуатации ее в 1894 г., а также на прочие надобности имею честь покорнейше просить Ваше превосходительство не отказать в согласии своем на отпуск из эксплуатационных сумм Лозово-Севастопольской железной дороги по бывшим при выкупе в казну прочих частных дорог примерам: а. На расходы по приему дороги 8 000 руб. сообразно с суммами, отпущенными на такие же расходы по другим перешедшим в казну дорогам, б. На усиление управления казенных железных дорог ежегодно по 25 руб. с версты протяжения дороги, т.е. ежегодно $25 \times 644 = 16\ 100$ руб., и в. На содержание Ликвидационного отделения названного управления единовременно по 40 руб. с версты протяжения дороги, всего 25 760 руб.»³⁰¹.

В 1894 г. Лозово-Севастопольская железная дорога была выкуплена казной из-за высокой задолженности, что не позволяло выполнять обязательства по платежам. Владельцам акций выплатили нарицательную стоимость, дивидендные акции признали недействительными, облигации взяли в казну³⁰². В ноябре 1894 г. дорога была объединена с Курско-Харьково-Азовской и Донецкой каменноугольной железными дорогами в Курско-Харьково-Севастопольскую железную дорогу³⁰³.

5 декабря 1894 г. Управление казенных железных дорог уведомило Министерство финансов, что ввиду намерения взять Лозово-Севастопольскую железную дорогу в казну следует присоединить ее участки с Генической и Феодосийской ветвями к Курско-Харьково-Азовской дороге, а участок Ниже-

³⁰¹ Там же. Л. 16 об–17.

³⁰² Левин Д.В. Развитие сети железных дорог России в XIX веке. С. 330.

³⁰³ ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. 1894. СПб. 1898. № 10801.

Днепровско-Синельниково присоединить к Екатерининской железной дороге. «Ныне в видах лучшей группировки казенных дорог, как для более успешного удовлетворения местных потребностей, так и с целью улучшения администрирования дорог этого района, признавая соответственным произвести окончательное присоединение участка Лозово-Севастополь с Генической и Феодосийскою ветвями к Курско-Харьково-Азовской железной дороге, а участка Ниже-Днепровск-Синельниково – к Екатерининской дороге с полным объединением хозяйства этих участков с главными казенными линиями, к коим они присоединяются. Я нахожу целесообразным южный участок Курско-Харьково-Азовской дороги от станции Никитовки до Ростова, протяжением с Таганрогскою ветвью 237 в., присоединить к Екатерининской ж. д., сохранив раздельными пунктами между Курско-Харьково-Севастопольскою и Екатерининскою дорогами, кроме Никитовки, еще те два пункта бывшей Донецкой дороги – Варварополье и Ясиноватая, – которые были избраны таковыми в минувшем году как пункты наименьшего обмена между названными дорогами. При такой группировке дорог – общее протяжение их будет: Екатерининской – 1266 в. и Курско-Харьково-Севастопольской – 1455 в.»³⁰⁴. В ответном письме С.Ю. Витте частично поддерживал предложения: «1. Участок Лозово-Севастопольской железной дороги Днепровск-Синельниково протяжением 40 в. и участки нынешней Курско-Харьково-Азовской ж. д. от станции Константиновки до Ростова и от той-же станции до станции Ясиноватая протяжением всего 310 в. включить в состав Екатерининской ж. д., общее протяжение коей при этом составит 1 350 в. (с передачею же восточных участков Екатерининской дороги обществу Юго-Восточных дорог протяжение Екатерининской дороги вновь уменьшится на 250 в. и, следовательно, составит около 1 100 в.) Управление этой дороги предполагается составить в городе Екатеринославе. 2. Участки нынешней Курско-Харьково-Азовской ж. д. от Курска до Константиновки и Варварополя и участки Лозово-Севастопольской

³⁰⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 283. Л. 20–21 об.

железной дороги, за исключением участка Днепровск-Синельникова, с Джанкой-Феодосийской и Генической ветвями соединить в одну железнодорожную линию протяжением 1 360 в. под общим наименованием Курско-Черноморская железная дорога, с помещением управления этой дороги в городе Харькове»³⁰⁵.

До 1896 г. объединенное управление дорог называлось Управление Курско-Харьковской-Азовской, Лозово-Севастопольской и Джанкой-Феодосийской железных дорог³⁰⁶. В 1896 г. Курско-Харьково-Азовская железная дорога была переименована в Курско-Харьково-Севастопольскую железную дорогу. В 1898 г. к указанной дороге была присоединена узкоколейная дорога Клеймехелево–Обоян³⁰⁷. Участки бывшей Курско-Харьково-Азовской железной дороги Курск–Харьков (229 верст) и Харьков–Горловка (312 верст), построенные частным обществом и открытые для движения в 1869 г., перешли в казенное управление 1 февраля 1891 г. Славянская (8 верст) и Волчанская (53 верст) с ветвями на Ребиндерово (5 верст) и Боткино (5 верст), построенные средствами казенного управления и открытые для общественного пользования: первая 8 февраля 1894 г. и вторая – 28 октября 1896 г.³⁰⁸.

К 1903 г. Курско-Харьково-Севастопольская линия состояла из части Курско-Харьково-Азовской дороги – 597,86 в., Лозово-Севастопольской дороги – 588,83 в., Джанкой-Феодосийской дороги – 112,04 в., части Донецкой железной дороги – 131,70 в., Обоянской узкоколейной ветви – 29,79 в., Волчанско-Купянской ветви – 101,56 в., Керченской ветви – 112,85 в. Всего – 1 674,64 в.³⁰⁹.

В конце XIX в. была задана тенденция к укрупнению железнодорожных магистралей и формированию железнодорожной сети. В 1907 г. Курско-Харьково-Севастопольская дорога была объединена с Харьковско-Николаевской

³⁰⁵ Там же. Л. 39–39 об.

³⁰⁶ Сборник статей по эксплуатации южных казенных железных дорог. Сост. по указаниям и прогр. нач. дорог инж. И.К. Ивановского под. ред. инж. А.Н. Якубова; МПС. Южных казенных железных дорог. Харьков, 1910. С. 2.

³⁰⁷ Обзор коммерческой деятельности южных железных дорог за 1908 г. Издание Коммерческого отдела. Харьков., 1910. С. 1–2.

³⁰⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 48. Л. 23.

³⁰⁹ Там же. Д. 47. Л. 292.

дорогой в Южные железные дороги. Об этом в местной прессе сообщалось: «С 1 января 1907 года Харьковско-Николаевская и Курско-Харьково-Севастопольская железные дороги сливаются в одну и получают название Южных. По распоряжению Комитета управления железных дорог подготовительные работы начнутся не позже 1 сентября. Согласно сделанному распоряжению, к этому времени должен быть выработан новый штат управления, разработана смета расходов, связанных с слиянием указанных дорог, сокращены штаты, которые получатся от упразднения до сих пор самостоятельных управлений, а также намечены лица, подлежащие оставлению за штатом. Управление дорог будет в Харькове»³¹⁰.

Железнодорожное строительство в Крыму началось в начале 1870-х гг. Пересмотр планов строительства и внутриведомственные противоречия отсрочили принятие решения на полтора десятилетия. После отмены ограничительных статей Парижского мирного договора и последовавшей необходимости восстановления Севастополя как базы военно-морского флота на Черном море обозначилась потребность в скорейшем строительстве железнодорожных коммуникаций. Первая железнодорожная магистраль – Лозово-Севастопольская дорога – соединила Крымский полуостров с губерниями Центральной России. Дорога была построена на условиях концессии, которая содержала ряд характерных особенностей, отражавших изменения курса правительства в железнодорожной отрасли. О значении этой дороги ёмко сказано в одном из отчетов: «Построенная главным образом с стратегической целью, Лозово-Севастопольская дорога тотчас стала ясно обнаруживать, какое громадное экономическое значение она будет иметь в будущем. Примыкая в двух местах к Днепру (Александровск и Екатеринослав) и к двум морям (Азовскому – Геническ и Черному – Севастополь), дорога имеет четыре выхода для дальнейшей дешевой водяной отправки каменного угля и других грузов на более отдаленные рынки их сбыта. Значение дороги

³¹⁰ Южный голос. 27 июля 1906. № 20. С. 3.

усиливается еще более тем, что она, соединяя центральную Россию с лучшим незамерзающим портом Черного моря, укорачивает, по сравнению с Одессой и Николаевом, расстояние от Москвы и до Константинополя и Кавказа»³¹¹. Дорога была построена за четыре года. Составленные технические условия строительства дороги не соответствовали в полной мере предстоящим нагрузкам товарного и грузового движения. Не была осуществлена экспертная оценка пропускной способности дороги. Упрощенные технологии строительства впоследствии требовали финансовых расходов на устранение дефектов. Эти недостатки побуждали заниматься усовершенствованием и модернизацией железнодорожного хозяйства Лозово-Севастопольской дороги после открытия движения. Строительные работы продолжались на протяжении полутора десятилетия, что сказывалось на высокой задолженности акционерного общества по уплате процентов по акциям и облигациям основного капитала и на том, что у дороги не оставалось иной перспективы, кроме выкупа в казну, что и произошло в 1894 г.

³¹¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1453. Л. 110–110 об.

Глава 3. Джанкой-Феодосийская железнодорожная линия

3.1. Проекты строительства железнодорожной линии до Феодосии в 1850–1870-х гг.

Дискуссия в общественном мнении и бюрократических кругах о строительстве Феодосийской дороги длилась на протяжении нескольких десятилетий после Крымской войны. В так называемой дуэли черноморских портов – Феодосии и Севастополя – предстояло определить, к какому порту будет проложена магистральная железная дорога, соединяющая полуостров с материком. Как маятник часов, выбор менялся то в пользу одного, то другого порта. Так, в конце 50-х гг. XIX в. конечным пунктом южной железной дороги являлась Феодосия. Начались подготовительные работы, приглашенные французские инженеры стали вести коммуникации, но вскоре строительство было прекращено³¹². В генеральном плане Главного общества российских железных было предусмотрено строительство более 4 000 верст в течение 10 лет, где намечалось проведение железной дороги от Москвы к Феодосии протяженностью 1368 верст³¹³. Оптимистические настроения проникли в прессу. Однако жителям Феодосии предлагали построить конно-железную дорогу, что представлялось дешевле и быстрее. Так, в «Газете железных дорог и пароходства» посвящали читателей в детали проекта Феодосийской железно-конной дороги: «Конно-железная дорога в Крыму, имеющаяся построиться немедленно, лучше паровой, для скорого осуществления которой не имеется никаких данных. Она столь же необходима для заселения, как и для защиты Крымского полуострова»³¹⁴.

Впечатление, произведенное Франко-прусской войной, побудило военное министерство поднять вопрос об обороне западных и южных границ. Пока только на уровне проектов планировалось закрыть Севастополь для торговых

³¹² РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1495. Л. 1. Более подробно о проектах строительства Феодосийской железной дороги см.: *Сенин А.П.* Проектирование Феодосийской железной дороги в 50–60-х гг. XIX века // XI Таврические научные чтения. Ч. 2. Симферополь, 2011. С. 102–109.

³¹³ *Лизунов П.В.* Главное Общество Российских железных дорог: надежды и разочарования // Вестник Северного (Арктического) Федерального Университета. Серия: гуманитарные и социальные науки. 2008. Вып. 4. С. 30.

³¹⁴ Газета железных дорог и пароходства. 2 июня 1868. С. 85.

судов. В своих воспоминаниях за 1871 г. Д.А. Милютин писал: «Что же касается до Севастополя, лучшего нашего порта, то предстояло еще обсудить будущность его: должен ли он и впредь оставаться открытою, купеческой гаванью или снова обратиться в укрепленный военно-морской порт?»³¹⁵.

Начавшееся строительство Лозово-Севастопольской дороги побудило феодосийское земство к переговорам с министерством. Чаяния о строительстве собственной железнодорожной ветки не оставляли феодосийцев два последних десятилетия. В Феодосии инициатива строительства дороги исходила от органов местного самоуправления. Так, в 1872 г. на земском собрании был избран уполномоченный – землевладелец Иван Павлович Кнышев – для переговоров с Министерством путей сообщения о выдаче концессии на сооружение железной дороги от одного из пунктов Лозово-Севастопольской железной дороги до Феодосии и последующем строительстве линии до Керчи³¹⁶. В решении земского собрания говорится «о безотлагательной необходимости означенной дороги для сохранения коммерческого положения города Феодосии и производительности Феодосийского уезда, ибо условия, в которые становится Феодосия из-за проведения Севастопольской дороги, должны вести его к быстрому падению»³¹⁷. Однако надеяться на успех миссии Кнышева вряд ли было возможно, ведь предстояло произвести предварительные изыскания, собрать часть капитала, чего земство было не в состоянии сделать, поэтому ограничились только просьбой о включении Феодосийской ветви в общий план строительства железных дорог³¹⁸.

В 1874 г. вновь вернулись к проекту соединения Феодосии как важного торгового порта восточного побережья Черного моря с общей сетью железных дорог, когда планировали строительство боковых линий Лозово-Севастопольской железной дороги³¹⁹. Несмотря на открытие движения на Лозово-

³¹⁵ Милютин Д.А. Воспоминания. 1863–1864 / Под ред. Л.Г. Захаровой. М., 2006. С. 450.

³¹⁶ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 454. Л. 2.

³¹⁷ Там же. Л. 2.

³¹⁸ Там же. Л. 6 об.

³¹⁹ Там же. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1495. Л. 1–1 об.

Севастопольской железной дороге, необходимость ветки до Феодосии несколько не ослабевала. Севастопольский порт имел, несомненно, важное военно-стратегическое значение, вместе с тем возрастающая интенсивность торговых перевозок в Азовском море подталкивала к модернизации феодосийского порта³²⁰. В Министерстве путей сообщения был разработан и представлен на рассмотрение императору проект – «испрошено высочайшее разрешение на отпуск денег на производство изысканий от Лозово-Севастопольской железной дороги до Керченской крепости с ветвью на Феодосию; таковые изыскания произведены по распоряжению правительства в 1874 г., причем изыскания сделаны от ст. Джанкой Лозово-Севастопольской железной дороги до Керченской крепости с ветвью на Феодосию и Ак-Монай у Азовского моря»³²¹. Однако Комитет министров этот проект не поддержал, посчитав, что есть более важные и необходимые направления. Эта история во многом показательна и демонстрирует разное видение приоритетов железнодорожных направлений военного министерства и Министерства финансов, а предложения Министерства путей сообщения далеко не всегда рассматривались или даже учитывались.

С предложением о строительстве железных или шоссейных дорог от Севастополя к Керчи, а затем к Феодосии к министру финансов и министру путей сообщения в 1877 г. обратился П.И. Губонин, который хотел монополизировать строительство железных дорог к Крыму. Ранее предпринятая попытка договориться с Таврическим земским губернским собранием успехом не увенчалась. В «Московских ведомостях» сообщалось, что на одном из заседаний Таврического губернского земского собрания было «предложено ходатайствовать чтобы, в видах скорейшей постройки предположенной ветви железной дороги до Феодосии и Керчи она была предоставлена компании Лозово-Севастопольской дороги, другими словами, г. Губонину. Предложение было отвергнуто значительным большинством»³²². Следующий заход Губонин предпринял,

³²⁰ Там же. Л. 2–2 об.

³²¹ Там же. Д. 259. Л. 13.

³²² Московские ведомости. 25 декабря 1874. № 324. С. 3.

уповая на поддержку в высших бюрократических кругах. На имя министра путей сообщения была подготовлена записка, в которой он писал, что «соединение этих пунктов посредством железной или шоссированной дороги признается военным министерством, сколько известно, совершенно необходимым в настоящее время, и при том в самый краткий по возможности срок. Желая принять на себя исполнение этих работ, для производства коих я имею все технические средства, организованные при сооружении Лозово-Севастопольской железной дороги, и позволяя себе надеяться, что многолетняя деятельность моя как по устройству железных дорог, так и по производству других значительных построек будет признана достаточным ручательством в исправном и добросовестном исполнении предстоящих работ, я решаюсь обратиться к вашему высокопревосходительству о благосклонном предоставлении мне сооружение предполагаемой железной или шоссированной дороги»³²³. Из военного министерства за подписью Ф.А. Гейдена, начальника Главного штаба, поступило ходатайство поддержать кандидатуру Губонина как строителя транспортных коммуникаций Южного побережья Крыма³²⁴. Итог многомесячной переписки между ведомствами был следующим: до тех пор, пока Комитетом министров не будет принято решение о необходимости и приоритетности расширения строительства железного сообщения в Крыму и соединения Севастопольской линии с Феодосией и Керчью, предложение Губонина рассматриваться не будет³²⁵.

В начале царствования Александра III министр путей сообщения К.Н. Посьет представил план «наиболее необходимых» линий. Феодосийская линия относилась к разряду подъездных путей к Черному морю, содействующих развитию сельского хозяйства. В целом, по замечаю исследователя: «В 1887–1892 гг. железнодорожное строительство носило совершенно случайный характер, при этом строились в основном дополнительные ветви к главным

³²³ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 259. Л. 1–2.

³²⁴ Там же. Л. 4–5.

³²⁵ Там же. Л. 18–19.

линиям»³²⁶.

3.2. Планы правительства о переносе торгового порта из Севастополя и перспективы развития Феодосии

Проект строительства Джанкой-Феодосийской железной дороги был тесно связан с реконструкцией Севастопольского порта как военно-морской базы. Промышленный бум начала 80-х годов XIX века и стремительное развитие города привели к тому, что Севастополь стал самым крупным торговым и промышленным центром Крыма³²⁷. Вопрос о переводе коммерческого порта из Севастополя стал прорабатываться в 1882 г., когда в военном министерстве было принято решение о модернизации военно-морской базы на Черном море³²⁸. В 1885 г. была создана Особая комиссия о возрождении Севастопольского порта под председательством великого князя Алексея Александровича, в ходе работы которой были приняты следующие заключения: порт удовлетворяет потребностям военного флота, а значит – сохранит за собой статус военно-морской базы на Черном море; в этой связи возникает необходимость перевода коммерческого порта из Севастополя; поэтому следует сформировать комиссию под председательством главного командира Черноморского флота и портов адмирала А.А. Пещурова для проведения окончательных изысканий наиболее подходящих бухт для торгового порта³²⁹. Для решения вопроса о перенесении коммерческого порта в Севастополе были предложены несколько локаций – Стрелецкая бухта, Инкерманская бухта и Балаклава³³⁰. Более того, в Министерстве путей сообщения были сделаны предварительные расчеты проектов портов, причем дополнительно были рассмотрены несколько вариантов (берег Большого рейда в бухте Голландии, Килен-бухта): «...на северном берегу

³²⁶ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 203.

³²⁷ История города-героя Севастополя 1783–1917. Киев, 1960. С. 239.

³²⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 111. Л. 35.

³²⁹ Еранцев Ф. По вопросу о Севастопольском порте. СПб., 1889. С. 2–3.

³³⁰ История города-героя Севастополя 1783–1917. Т. 1. С. 241; Мазиров Л. Очерк сравнительного значения прибрежных местностей Крымского полуострова, в которые предполагается перенести коммерческий порт из Южно-Севастопольской Бухты. СПб., 1889. С. 1.

Большого рейда в бухте Голландии, с устройством 500 пог. саж. набережных и железнодорожной ветви на сумму 3,41 млн руб. <...> с западной стороны Килен-бухты, с устройством 500 пог. саж. набережных, железнодорожной ветви и путепровода на сумму 3,1 млн руб., с восточной стороны Килен-бухты, с устройством 300 пог. саж. набережной и железнодорожной ветви на сумму 2,52 млн руб. По Стрелецкой бухте: с устройством 550 пог. саж. набережных и железнодорожной ветви, в 8 верст, с туннелем, на сумму 4,59 млн руб., в том числе стоимость железной дороги с туннелем 2,05 млн руб., с устройством 550 пог. саж. набережных и железнодорожной ветви, в 30 верст, без туннеля, на сумму 4,74 млн руб., в том числе стоимость железной дороги 2,3 млн руб.»³³¹. Сразу же были отвергнуты проекты портов на Большом рейде и Килен-бухте из-за изолированности этих мест от военного порта и близости к «лихорадочным» болотам Инкерманской долины. Комиссия рекомендовала перенести торговый порт в Стрелецкую бухту, в проекте генерал-майора А.М. Берха отмечались преимущества местоположения Инкерманской бухты³³².

Для решения вопроса о переносе коммерческой гавани была создана комиссия для рассмотрения вопроса о восстановлении значения Севастополя как военного порта. В ее состав вошли главный командир Черноморского флота вице-адмирал А.А. Пещуров (председатель), генерал-майор А.М. Берх, командир Севастопольского порта контр-адмирал М.Н. Кумани, управляющий канцелярией временного Одесского генерал-губернаторства генерал-майор Масолов, инженер путей сообщения Гнусин, севастопольский городской голова, подполковник Ф. Еранцев и строитель сухих доков в Севастополе генерал-майор А.Н. Чикалев³³³. В комиссии пока не рассматривался проект о переносе торгового порта в Феодосию. Большинство отдавали предпочтение Стрелецкой бухте, это местоположение представлялось более выигрышным и целесообразным. Порт в Стрелецкой бухте было предложено соединить с Лозово-Севастопольской

³³¹ РГИА. Ф. 95. Оп. 8а. Д. 275. Л. 25–26.

³³² *Еранцев Ф.* Указ. соч. С. 4–5.

³³³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 111. Л. 2.

железной дорогой отдельной ветвью. Начались подготовительные изыскания, «как в кратчайшем направлении вдоль береговой полосы между Южными и Стрелецкими бухтами, так и в обход этой полосы с подъемом от Чернореченского моста (близ Инкермана) на Сапун-гору и со спуском затем к Стрелецкому порту. Длина подхода – 8 верст, а стоимость без подвижного состава с туннелем длиной около 1 версты, в первом случае 2 050 000 руб. а во втором 2 300 000 руб.»³³⁴.

Предварительные расчеты об устройстве коммерческого порта в Феодосии были весьма пессимистичными и указывали на большие расходы на строительство порта, значительный срок окупаемости, как следствие правительство вынуждено будет компенсировать убытки железнодорожного участка от Джанкоя до Севастополя. Финансовая нецелесообразность подкреплялась заключением военных о незащищенности порта от обстрела неприятельскими кораблями с моря. С другой стороны, Феодосия занимает очень удобное географическое положение почти у самого выхода из Керченского пролива и в 28-ми верстах от южного берега Азовского моря, кроме того, «имеет обширнейшую, весьма глубокую бухту, превосходный грунт для якорной стоянки и закрыта от всех ветров, кроме северо-восточного, вредное действие которого может быть легко устранено устройством небольшого мола»³³⁵. Линия от Джанкой-Лозово-Севастопольской железной дороги до Керчи облегчит доставку местных грузов к Феодосийскому порту и в то же время увеличит доходность той части Лозово-Севастопольской железной дороги, которая идет на север от станции Джанкой, так как грузы удобнее направлять в Феодосию, в которой будет сосредоточена отпускная торговля, чем на Севастополь, военное значение которого никогда не даст ему возможности приобрести значение первоклассного торгового порта³³⁶.

Следующая инициатива по строительству Феодосийской линии исходила от местной городской думы. Было составлено ходатайство в 1885 г. на имя

³³⁴ Там же. Л. 17 об.; Там же. Д. 2. Л. 45 об.

³³⁵ Там же. Оп. 1. Д. 1495. Л. 7об–8.

³³⁶ Там же. Л. 10 об.

министра внутренних дел гр. Д.А. Толстого о соединении Феодосийского порта рельсовым путем с Лозово-Севастопольской железной дорогой. В официальном обращении содержались убедительные аргументы: «1. Феодосийский порт, несмотря на неудовлетворительные пути сообщения в тяготеющих к нему местностях, принимает и отправляет товары в значительном количестве, так что в текущем году вывоз этого порта простирается до 3-х млн пудов; 2. Он никогда не замерзает и по своей глубине удобен для стоянки судов больших размеров; 3. Местность, по которой проектируется проведение означенной линии, представляет собою ровную поверхность и не потребует при сооружении пути более 20 000 руб. на версту; 4. Этот порт в торговом отношении, должен быть предпочтен как Севастопольскому, более отдельному и имеющему военное значение, так и портам Азовского моря, часто недоступным для больших судов по мелководью; 5. Необходимость соединения названного порта рельсовым путем с общемою железнодорожною сетью империи сознавалась правительством еще в 1859 г., когда были начаты даже работы от Феодосии, и затем в 1872 г., когда было произведено правительственное изыскание по тому же направлению, о котором ныне ходатайствует дума»³³⁷. В поддержку городской думы выступил таврический губернатор, который тоже обратился к министру внутренних дел. В своем письме от 26 февраля 1886 г. он писал, что проектируемая ветвь, прорезывая плодороднейший Феодосийский уезд и часть Перекопского, должна будет оживить всю восточную часть Крымского полуострова и сократить путь к морю на 60 верст³³⁸.

Железнодорожный вопрос был чрезвычайно актуален, пресса старалась информировать с максимальной полнотой читателей столичных и региональных городов. Газеты «Новости» и «Санкт-Петербургские ведомости» анонсировали о планах соединения двух городов рельсовым путем, о том, что было предположено построить дорогу от станции Джанкой Лозово-Севастопольской

³³⁷ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 1–1 об.

³³⁸ Там же. Л. 10–10 об.

железной дороги на Феодосию и Керчь³³⁹.

При проектировании маршрута Феодосийской дороги предпочтение отдавалось северной части Крыма: «...если проектируемая дорога получит возвышенное направление, то степнякам достанутся еще новые выгоды. Если дорога подойдет от Джанкоя на Феодосию, то она будет иметь следующие невыгоды: 1. Отсутствие населенных и промышленных пунктов от точки отправления, Джанкоя, по всей линии; 2. Она будет идти по окраине Крыма и уезда, недалеко от Гнилого моря, и вместо того, чтобы служить местности по обеим сторонам дороги, будет служить лишь одной половине; 3. Дорога подойдет по местности исключительно степной, производящей пшеницу; 4. Дорога пройдет по искусственной прямой линии, не сообразуясь с существующими трактами для движения большинства товаров и людей³⁴⁰. Однако было высказано и совершенно противоположное мнение. Управляющий Лозово-Севастопольской железной дороги О. Баталин написал статью «Откуда вести железную дорогу на Феодосию?», в которой утверждал, что рационально и логично вести ветку от Севастополя, «направляя линию сначала по долине Черной речки или Сараданакской балке на г. Балаклаву, откуда затем вести ее по самому берегу Черного моря, преимущественно по бечевнику, мимо городов и имений: Ласпи, Мшатка, Мухолатка, Лимены, Симеиз, Алупка, Мисхор, Ай-Тодор, Орианда, Ливадия, Ялта, Магарач, Никитский сад, Грузуф, Алушта, Судак и Феодосия». Этот путь был в полтора раза длиннее пути, чем от Джанкоя (110 верст), и труднее для строительства из-за сложного гористого ландшафта. Города южного побережья будут снабжены удобным, скорым и дешевым путем сообщения. С развитием коммуникаций увеличится мобильность населения, Крым будет доступен не только для богатых, но и для большинства среднего класса. Развитие туризма, о чем, собственно говоря, пишет Баталин, приведет к активизации внутренней торговли на полуострове «в виде нескольких миллионов пудов фруктов, табака, вина, винограда, рыбы, извести, камня и целой массы

³³⁹ Новости. 12 декабря 1885. №342. С. 3. Санкт-Петербургские ведомости. 1885. С. 2.

³⁴⁰ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 5–6.

колониальных и мануфактурных товаров, доставляющих ныне почтенный заработок Русскому обществу пароходства и торговли». По мнению автора, строительство южнобережной линии обойдется не дороже пятидесяти или шестидесяти тыс. рублей за версту, что на всю линию в 180 верст составит от 9 до 11 млн рублей. В конце статьи делается вывод: «Это небольшая сумма для нашего обширного государства, чтобы оказаться от необходимого благоустройства лучшего и самого дорогого уголка нашего Отечества»³⁴¹.

Статья О. Баталина спровоцировала бурную дискуссию в прессе. Первым ответ написал С.И. Руденко, издавший свою брошюру в типографии Министерства путей сообщения. Своего оппонента он ловит на элементарном незнании экономического развития края, стоимости земли в Феодосийском уезде. Однако главные замечания касались сложности строительства на Южном берегу Крыма и огромных финансовых затрат. «Наверно, г. Баталина неизвестен берег Черного моря от Алушты через Судак до города Феодосии, на протяжении более 140 верст, иначе он бы не написал о возможности проведения линии бечевником. И еще при проведении же дороги по скалистому берегу пришлось бы огибать мысы и высекать полотно в скалах весьма твердой породы крымского известняка, твердых песчаников. В зависимости от набережной высоты стоимость одной погонной сажени 125–200 руб. <...> В таких местах на Алушто-Судакском шоссе верста обошлась около 60 000 руб. Ввиду вышеприведенных данных едва ли возможно предположить, чтобы стоимость постройки версты побережной дороги между Севастополем и Феодосией была от 50 000 до 60 000»³⁴². Далее, указывая на ошибочные утверждения «легкомысленного» Баталина, Руденко отмечает, что предполагаемая протяженность дороги от Севастополя составляет вовсе не 180, а 300 верст. Это на карте можно провести по линейке прямую линию, а реальность другая. «Протяжение шоссе от Севастополя до Ялты 86 верст, от Ялты до Алушты 41 верст, от Алушты до Феодосии 140 верст, и всего

³⁴¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 12–13.

³⁴² Руденко С.И. Ответ на статью г. Баталина «Откуда Вести Железную Дорогу на Феодосию?». СПб., 1886. С. 1–3.

267 верст. <...> Ввиду всего изложенного стоимость около 300 верст проектируемой железной дороги г. Баталина вдоль берега Черного моря надо считать 30 млн, а не 9–11 млн, как полагает г. Баталин»³⁴³. Вывод, к которому приходит автор, представляется вполне обоснованным, даже, забегая вперед, можно сказать, что именно этот сценарий в планировании железнодорожного строительства впоследствии будет осуществлен на полуострове. Руденко предлагает отделить военный порт в Севастополе от коммерческого, а коммерческий перенести в Феодосию, устроив туда ветвь от Джанкоя. По его словам, будет лишний порт в южной части Крымского полуострова, приспособление которого потребует около 1 млн руб., в то время как Феодосия, не имея никаких устроенных путей сообщения, отправляет около 3 млн пудов груза. Неслучайно автор оговорился, что вопрос по устройству Феодосийской железной дороги находится на рассмотрении высших правительственных учреждений, в этой связи собираются сведения разного характера, чтобы просчитать затраты, окупаемость, перспективы развития внутренней и внешней торговли и военные интересы в этом регионе³⁴⁴.

Казалось бы, соперничество между двумя портами – Севастополем и Феодосией – осталось позади. Однако публичная дискуссия моментально привлекла внимание общественности. В столичных газетах появились статьи с характерными заголовками «Севастополь или Феодосия?». В газете «Новое время» читателям сообщали подробности возникшего соперничества, что администрация Феодосии хлопочет о проведении железнодорожной ветви от станции Джанкой Лозово-Севастопольской железной дороги, то есть от пункта, где дорога вступает на Крымский полуостров. В ходатайстве указывалось на необходимость развития русской хлебной торговли юго-восточного района Крыма, примыкающего к Азовскому морю, а с другой стороны – на возрастающее значение Феодосийского порта, который предназначен быть исходным пунктом Азовских и приазовских грузов на Черном море. Касательно

³⁴³ Там же. С. 3–4.

³⁴⁴ Там же. С. 5.

Севастополя автор отмечал его военный статус и положение торгового порта, что значило бы «соединение двух несовместимых и противоположных начал». Делались пессимистические прогнозы относительно будущего Севастополя. «Во всяком случае, не подлежит сомнению, что с проведением ветви от станции Джанкой к Феодосии Севастополю придется очень плохо. Теперь Севастополь имеет население свыше 26 000 человек, а Феодосия менее 11 000, теперь заграничный отпуск Севастополя в среднем простирается на сумму до 7,5 млн руб., а Феодосии – не свыше 1,5 млн руб. С проведением же Феодосийской ветви эти цифры могут существенно измениться к невыгоде Севастополя»³⁴⁵. В следующем номере эта тема была продолжена и, более того, поднята новая тема о восстановлении величия Севастополя, основанного на военной славе, путем устройства торгового порта. После отмены ограничительных статей Парижского трактата в 1871 г. был поставлен вопрос, кем быть Севастополю – исключительно военным или военно-торговым портом. Тогда не предусматривалась возможность скорого восстановления Черноморского флота. Севастополь воспринимался современниками как военный порт, и значение его в этом смысле с каждым годом усиливалось. Автор статьи задавался вопросом: «Может ли при таких условиях прочно водвориться в Севастополе торговля, и вполне развить свою деятельность, а вместе с тем поднять доходность Лозово-Севастопольская железная дорога?». Опыт европейских стран, прежде всего Англии, Франции, Германии и Италии, показывал, что коммерческие порты не совмещаются с военными портами. Устройство в Севастополе коммерческого порта рядом с военным едва ли отвечает государственным интересам. Логика объяснения тут очень проста: «Военный порт по необходимости должен скрывать многое от любопытных глаз посторонних, а тем более иностранцев, а возможно ли это, когда именно иностранцы, ведущие всю заграничную торговлю в черноморских и азовских портах, обоснуют свою деятельность в Севастополе». Для автора совершенно очевидно, что Севастополь – это военный порт, а Феодосия – порт

³⁴⁵ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 16 б–18; Севастополь или Феодосия // Новое время. 14 марта 1886. С. 3.

коммерческий, и при таком определении железнодорожная ветка должна идти от станции Джанкой³⁴⁶. В газете «Петербургские ведомости» старались избегать прогнозов. Вопрос о строительстве дороги, по сути, решал судьбу городов и его жителей, «путь от Джанкоя к Феодосии повлияет на удешевление и расширение операции нашего южного хлебного экспорта. Однако если такой вывод утешает патриотизм феодосийцев, то он еще более обижает патриотизм севастопольцев. И вот, оба патриотизма вступили между собою в борьбу. Городской голова Севастополя произнес речь на Харьковском сельскохозяйственном съезде о том, что Феодосия город караимов, и потому торговать через Феодосию русским хлебопроизводителям даже непатриотично»³⁴⁷.

Подготовка устройства порта в Феодосийской бухте началась в 1887 г., причем порт был спроектирован в весьма малых размерах (каботажный), но в виду возникшего предположения о перенесении Севастопольского коммерческого порта в Феодосию Министерством путей сообщения был составлен второй проект. Реализация проекта в Феодосии «затребует сумму в размере 4 200 000 руб. причем кроме набережных с их оборудованием, протяжением 650 пог. саж., будут устроены: мол длиной 300 саж., мощные площадки в 33 740 кв. саж., фонари, мертвые якоря, огни на голове мола, лестницы, кухни и прочее»³⁴⁸. О проекте переноса порта стало известно прессе, в газете «Московские ведомости» прямо указывалось, что из-за частных штормов на Черном море каботажное судоходство между Керченским проливом и Одессой довольно опасно. Поэтому Феодосийский порт является одним из лучших спокойных и удобных портов Черного моря, однако требует расходов на его модернизацию. В газете сообщалось, что Министерство путей сообщения приняло решение произвести исследования в Феодосийской бухте, на эти цели предполагается выделить сумму около 12 500 рублей. По мнению автора, эти

³⁴⁶ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 19–22; Севастополь или Феодосия // Новое время. 15 марта 1886. С. 3.

³⁴⁷ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 27–29; О путях в Феодосию // Петербургские ведомости. 1886. С. 3.

³⁴⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 111. Л. 20 об.; РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 2. Л. 48 об.

траты представляются крайне незначительными в сравнении с той пользой, когда вопрос об улучшении Феодосийского порта будет решен положительно и приступят к строительным работам³⁴⁹.

Таким образом, расширение и модернизация Феодосийского порта помогла бы решить сразу несколько задач: избавиться от необходимости строить новый торговый порт и усилить его значение как старейшего торгового центра. Как отмечалось в экспертном заключении: «1. Порты с успехом устраиваются лишь в тех пунктах, к которым намечены пути торговли, в каковом положении находится Феодосия. 2. Феодосия с устройством в ней порта представит убежище для каботажных судов и складочное место для привозимых ими грузов. 3. Линия Джанкой–Феодосия будет иметь значение для прорезываемой ею местности, ветвь же к Стрелецкой бухте не может иметь другого значения, кроме подхода к порту. 4. С постройкой линии Джанкой–Феодосия явится уменьшение расхода на подвижной состав на 1 000 000 руб., и эксплуатация его будет вдвое дешевле эксплуатации участка Джанкой–Севастополь. Уменьшение для 30 000 000 пуд. груза стоимости перевозки составит 300 000 руб. 5. Если будет один порт в Севастопольских бухте, то, как только доставка туда хлеба превысит 400 вагонов в сутки, тотчас потребуются проложить второй путь от Симферополя до Севастополя с затратой на это 3 000 000 руб. 8. В Феодосии в чрезвычайных расходах вовсе не предстоит надобности; развитие портовых сооружений, не встречая в условиях местности никаких особых препятствий, может совершаться в уровень с потребностями торговли, какие-бы размеры ее последняя ни приняла»³⁵⁰.

Неоднозначность выбора места для коммерческого порта в Крыму породила дискуссию не только среди военных и гражданских чинов, бурная полемика разразилась в прессе. В газете «Московские ведомости» писали, что за «перенесение торговли из Севастополя в бывшую Кафу (Феодосию) могут ратовать только личные узкие интересы, а не государственные или народные.

³⁴⁹ Московские ведомости. 5 марта 1887. № 63. С. 3.

³⁵⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 111. Л. 268 об–269 об.

<...> открытие торгового порта в Феодосии, взамен Севастопольского, неизбежно потребует от народно-государственной казны слишком крупных жертв, не одного десятка миллионов рублей, что при множестве других вопиющих народных нужд не может назваться делом благоразумным»³⁵¹. В газете «Крым» был напечатан отклик знаменитого художника мариниста И.К. Айвазовского, очень много сделавшего для процветания своего города: «Кратковременное мое пребывание в Феодосии привело меня к следующему убеждению: дайте ей коммерческий порт или даже только железнодорожную ветвь, и она в два-три года расцветет так же пышно и богато, как никогда цвела ее прародительница – Кафа»³⁵². Газета «Гражданин» отстаивала преимущества Стрелецкой бухты. «И в Стрелецкой бухте рассчитывали на 25 млн пудов груза, а в Севастополе в еще в 1888 году отправили 32 млн пудов, и если Стрелецкой бухты не хватит, то ведь совсем близко от Стрелецкой есть еще большая историческая – Камышевая бухта. Если закроют отпускной порт в Севастополе, это повлияет на население Симферополя, Бахчисарая и всех ближайших окрестностей Севастополя»³⁵³.

Мнение общественности ратовало за сохранение коммерческого порта в Севастополе, эта тема неоднократно поднималась на страницах «Московских ведомостей». Автор с очень характерным псевдонимом «Южанин» обращается с письмом в редакцию газеты, где доказывает, что «настоящее время настолько велико, что было бы крайне, ничем не оправдываемую несправедливостью низводить этот город до степени исключительно военного порта, приостанавливать его дальнейший рост и установившееся уже торговое течение к Севастополю искусственно вводить в новое русло, насильственно толкать на новые пути. Близость военного порта к коммерческому и в мирное время имеет свои выгоды, в военное время обеспечивается сохранность сооружений и запасов. Если же коммерческий порт перенести в Феодосию, то все равно нужно

³⁵¹ Московские ведомости. 1890. 13 января. № 13. С 3.

³⁵² Крым. 9 марта 1890. №29. С. 3.

³⁵³ Гражданин. 17 марта 1890. № 76. С. 1.

и ее укрепить». В конце письма «Южанин» добавляет весьма смелое заявление, что инициатива переноса исходит исключительно от трех министров путей сообщения, последовательно сменявших друг друга: генерал-адъютанта Посьета, генерал Паукера и статс-секретарь Гюббенета³⁵⁴.

В газете «Крым» сообщалось об опасениях простых севастопольцев, чьи расходы на оплату жилья резко возрастут, если решение будет принято в пользу Феодосии, «потому что большинство жителей – народ небогатый, живущий одним жалованьем, главную заботу которого составляет квартирный вопрос. Несмотря на массу построенных домов, квартиры очень дороги, а с оставлением здесь порта квартиры не будут дешевле. Для домовладельцев, купцов, держателей гостиниц и особенно для экспортеров – порт будет лакомым куском»³⁵⁵.

В другой местной газете, «Крымский вестник», содержались приблизительно такие же рассуждения о пессимистических прогнозах благосостояния жителей Феодосии и резком увеличении расходов: «Феодосийцы ликуют, так как здесь неизвестно откуда пронесся слух, что порт будет в Феодосии. Не входя в оценку, какую пользу порт принесет феодосийцам вообще, скажем, что большей части, в особенности на первых порах, придется очень жутко. Например, еще до приступления к устройству порта поднимется такая баснословная дороговизна на квартиры, на жизненные припасы и вообще на все необходимые для каждого продукты, что многим невмоготу будет просуществовать здесь; уже несколько месяцев, как здешние домовладельцы назначили на квартиры двойные цены, в случае утверждения порта и до разрешения вопроса о порте – некоторые совсем не отдают своих домов в наем. Цены на жизненные продукты также поднимались прогрессивно. При таких условиях неудивительно, что число приезжих в Феодосию как в сезонный город с каждым годом все уменьшается. Прибывающие люди в первый раз в течение короткого времени успевают познакомиться со всем неудобствами, лишениями и

³⁵⁴ Московские ведомости. 18 марта 1890. № 76. С. 3.

³⁵⁵ Крым. 1890. 18 март. № 33. С. 4.

недостатками и переехать в другой приморский город – Севастополь или Евпаторию»³⁵⁶.

В той же газете рассматривался проект строительства железной дороги между Феодосией и Азовском побережьем. Проект не был реализован, но затрагивался вопрос о перенесении торгового порта из Севастополя в Феодосию. Последовательно отстаивалось предложение о переносе коммерческого порта в Стрелецкую бухту, в этой связи было проведено сравнение между выгодами местоположения Стрелецкой бухты и Феодосией по расходу строительства железной дороги. Так, стоимость железной дороги до Феодосии составляла 2 900 000 руб. и до Феодосийского порта – 4 200 000 руб., итого – 7 100 000 руб. А подход железной дороги с туннелем к Стрелецкой бухте – 2 050 000 руб. и стоимость порта в ней – 2 600 000 руб., итого – 4 650 000 руб.³⁵⁷.

В другой статье «Московских ведомостей», которая так и называлась «Еще слово в защиту многострадального Севастополя», говорилось следующее: «Мы не знаем всех доводов, которыми подкрепляют себя ратующие на Феодосию, но едва ли они могут что-нибудь противопоставить следующим данными. Естественная бухта, удовлетворяющая всем требованиям торговли, уже по своей одной несокрушимости стоит неизмеримо выше <...> искусственно созданного порта. На сооружение Феодосийского порта потребуется вдвое, а всего вероятнее при развитии торговли – втрое и вчетверо, более народных денег, чем на приспособление Стрелецкой бухты. Стрелецкая бухта как естественная не может подвергнуться такому разгрому со стороны неприятеля, как искусственная, что видели на разрушенных Севастопольских доках. Чем меньше уязвимых мест на наших обширных окраинах, тем менее нам придется разбрасывать наши военные силы; создав в Феодосии порт, мы должны охранять его, и притом, принимая во внимание обширность бухты с плоскими берегами, охранять с большими издержками и силами, чем Стрелецкую бухту»³⁵⁸. С устройством торгового порта

³⁵⁶ Крымский вестник. 29 марта 1890. № 69. С. 3.

³⁵⁷ Московские ведомости. 14 апреля 1890. № 101. С. 3.

³⁵⁸ Московские ведомости. 3 мая 1890. № 120. С. 3.

в Севастополе значительная часть груза, зерновых продуктов и прочего само собою отойдет от Евпатории.

В газете «Крым» сообщалось, что представители городской администрации поехали в Петербург ходатайствовать, чтобы сохранили коммерческий порт в Севастополе или перенесли его не далее Балаклавы³⁵⁹. О результатах командировки Ф.Н. Еранцева, городского головы Севастополя, сообщалось в «Московских ведомостях»: «...после возвращения из Петербурга <...> он заявил, что правительство, решив вопрос о перенесении коммерческого порта в пользу Феодосии, в то же время предоставило нашему городу право устроить каботажный порт, указав Артиллерийскую и Херсонскую бухты как более могущие отвечать своему назначению, и выразило полную готовность принять все потребные на этот предмет расходы, равно как и убытки, которые город понесет при переводе коммерческого порта из Севастополя в Феодосию»³⁶⁰. При отсутствии четких планов в правительстве сложность выработки решения порождала двойственные и в чем-то противоречивые меры. Петербург демонстрировал решение закрепить за Севастополем статус военного порта, а в качестве компенсации убытков торговому сословию открыть недалеко от города коммерческий порт.

Другое мнение отстаивала газета «Новое время», которая поддержала проект переноса коммерческого порта в Феодосию. «Известие о решении перенести коммерческий порт из Севастополя в Феодосию в Крыму произвело радостное впечатление. Теперь насущная для Крыма экономическая задача получила свое правильное разрешение. Что желание видеть порт в Феодосии не имеет узкопартийного характера – доказывается тем, что об устройстве порта в Феодосии и о проведении туда рельсового пути ходатайствовали губернские и уездные земства других губерний, Таврической и Екатеринославской, и в удовлетворении этого ходатайства видели одну из главных мер к устранению сельскохозяйственного кризиса, тяготеющего над югом России. Ныне наступил

³⁵⁹ Крым. 25 мая 1890. № 60. С. 3.

³⁶⁰ Московские ведомости. 12 июня 1890. № 160. С. 3.

конец монополии Севастопольских хлебных агентур, прислушивавшихся к велению заграничных бирж и игравших на понижение цен на наш хлеб». Далее, оценивая все риски, автор аргументирует свое мнение, апеллируя к специфике регионального экономического развития разных местностей полуострова: «О том, как расцветет в экономическом отношении восточная часть Крымского полуострова – ничего не говорится. Правда, раздаются голоса, что от перенесения коммерческого порта в Феодосию понесут громадные убытки соседние с Севастополем долины – Байдарская, Качинская, Альминская и Белбекская, т.е. единственные местности, действительно тяготеющие к Севастопольскому порту (от всех остальных пунктов полуострова гораздо ближе к Евпаторийскому и особенно Феодосийскому порту). Но подобные жалобы показывают лишь незнание условий местной экономической жизни. Поименованные долины производят так мало хлеба, поэтому этот вопрос не имеет значение для земледельцев Байдарской, Качинской, Альминской и Белбекской долин, а в одном отношении перенесение коммерческой деятельности в Феодосию должно даже принести им известную долю пользы, так как вызовет понижение цен на рабочие руки»³⁶¹.

Вопрос о перенесении коммерческого порта из Южной бухты Севастополя был рассмотрен 24 апреля 1890 г. на заседании Комитета министров. После обсуждения этого вопроса все члены Комитета пришли к заключению, что необходимо перенести коммерческий порт из Севастополя в Феодосию и соединить город Феодосию железнодорожной линией со станцией Джанкой³⁶². По высочайшему указу министру путей сообщения разрешено было приступить к устройству коммерческого порта в Феодосии 14 июня 1890 г.³⁶³.

Херсонский губернатор С.В. Олив в письме министру внутренних дел от 23 августа 1891 г. написал, что Херсонское уездное земское собрание постановило командировать своих уполномоченных – председателя уездной

³⁶¹ Новое время. 14 августа 1890. № 5181. С. 3.

³⁶² Обзор Деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб., 1902. С. 198.

³⁶³ РГИА. Ф. 446. Оп. 2. Д. 3. Л. 34–34об.

земской управы С.П. Эрдели и гласного В.С. Акимова – в Петербург для личного ходатайства о начале строительства железной дороги от ст. Раздельной чрез Николаев, Херсон до Феодосии, спроектированной по Херсонскому уезду, по тем местностям, которые пострадали от неурожая³⁶⁴. Подобное ходатайство было учтиво отклонено министром³⁶⁵.

Несмотря на принятое решение, перенос откладывался почти на целое десятилетие. Севастополь сохранил за собой статус каботажного порта, было разрешено ввозить и вывозить товары, продовольствие и строительные материалы на нужды города³⁶⁶. Таблица о грузообороте Севастопольского порта (в тысячах пудов) показывает, что в названном порте продолжались и заграничная торговля, и каботаж.

В течение десятилетия от принятия решения о переносе порта до его открытия происходило его техническое оснащение. Так, 18 октября 1897 г. министр путей сообщения М.И. Хилков уведомил С.Ю. Витте о завершении строительства элеватора в Феодосийском порту, который обошелся казне 400 000 руб. Увеличившийся экспорт зерна предъявлял требования к модернизации порта и строительству современных сооружений для хранения зерновых. Даже такие сугубо технические решения рассматривались в среде высшей бюрократии³⁶⁷. Однако скоро закончить строительство не успели, и 18 июня 1898 г. Хилков пишет Витте о возникших затруднениях и вариантах их разрешения: «...закончить сооружение элеватора ко времени закрытия для торговли Севастопольского порта не представляется возможным, поэтому, во избежание затруднений, поручено обсудить вопрос об обеспечении порта временными складочными помещениями. Этот вопрос первоначально был обсужден в Особом совещании под председательством начальника Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги и с участием представителей от местных

³⁶⁴ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1920. Л. 44–44об.

³⁶⁵ Там же. Л. 46.

³⁶⁶ *Кнушевицкий С.А.* Обзор коммерческой деятельности южнорусских портов. Харьков, 1910. С. 118.

³⁶⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 113. Л. 9–10.

экспортных фирм, и согласились построить в текущем году два каменных двухэтажных амбара общей площадью 1400 кв. саж. А в настоящее время порт оборудован 21-м железным амбаром, вмещающим 1,3 млн пуд., каковых помещений недостаточно при нынешнем вывозе хлеба из Феодосийского порта и при более значительном подвозе зерна. С постройкой амбаров возможно будет, при усиленном подвозе хлеба, в помещениях портовой территории складывать до 2-х млн пуд. зерна»³⁶⁸. Была запрошена у Министерства финансов дополнительная сумма в размере 267 000 руб. Увеличение финансирования было поддержано³⁶⁹.

В дополнение к принятым мерам в министерской переписке говорится об увеличении мощностей порта. Так, 22 августа 1898 г. Министерство путей сообщения посылает еще одно уведомление в финансовое ведомство, в котором говорится о коммерческих преимуществах Феодосийского порта. «Вывоз зерна из Феодосийского порта с 1-го июня 1897 года по 1-ое июня 1898 года составил 13 433 250 пудов, и ввиду обильного урожая в районе Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги и постепенно уменьшающегося экспорта из Севастополя в предстоящую хлебную кампанию вывоз хлеба из Феодосии должен значительно увеличиться. И поэтому необходимо построить в означенном порте, на месте, предназначенном под элеватор, до 1000 кв. саж. временных амбаров, каковые по сооружению упомянутого элеватора могут быть утилизированы для нужд других станций Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. Разрешив ныне же к постройке в Феодосийском порте упомянутых пакгаузов общей площадью до 1000 кв. саж. расход в сумме 45 тыс. руб., позаимствовать из суммы в 267 тыс. руб., разрешенной из кредита в 4 млн руб., по № 42 ст. I сметы Министерства путей сообщения на постройку каменных двухэтажных амбаров с условием, чтобы позаимствованная из указанного источника сумма была восстановлена по смете будущего года»³⁷⁰. Это

³⁶⁸ Там же. Л. 36–36об.

³⁶⁹ Там же. Л. 38.

³⁷⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 113. Л. 40–40 об.

предложение также было поддержано³⁷¹.

Предложение Губонина о строительстве железнодорожной ветки, как известно, не было поддержано, и бюрократическое объяснение о необходимости согласования между ведомствами его проекта, по сути, затягивало принятие решения. Возможно, была другая причина, которая не афишировалась и сводилась к тому, что не надо было сосредотачивать все крымские железнодорожные линии в руках одного застройщика. Однако спустя десятилетие, 20 августа 1886 г., при Министерстве путей сообщения была сформирована комиссия о новых железных дорогах при участии представителей от министерств финансов, внутренних дел, государственных имуществ и военного, на которой было рассмотрено ходатайство Феодосийского городского общества о сооружении железной дороги от Феодосии до Лозово-Севастопольской железной дороги³⁷². Известен полный состав этой комиссии: В.В. Салов (председатель), генерал-майор Боголюбов, Михневич, Звягинцов, Кеппен, Мордовцев, Зубов, Ястржембский, Романов и Шульц. На заседание приглашали административных и военных деятелей этого региона, как, например, таврического губернатора Всеволожского, начальника киевского округа путей сообщения Головачева, феодосийского городского голову Алтухова, предводителя дворянства Феодосийского уезда Султана Крым Гирея, представителя Русского общества пароходства и торговли Жеванова, представителей Общества Лозово-Севастопольской железной дороги генерал-майора Струве, Козлянинова и предводителя комиссии Мацеевского³⁷³. На заседании была рассмотрены проекты десятилетней давности: министра путей сообщения Бобринского (1874 г.), губонинский (1877 г.)³⁷⁴, которые по разным причинам остались нереализованными.

Рассмотрев проект Феодосийской дороги, комиссия пришла к выводу, что выбором исходного ее пункта на Севастопольской дороге является станция

³⁷¹ Там же. Л. 41.

³⁷² Там же. Оп. 1. Д. 1275. Л. 1.

³⁷³ Там же. Л. 3–3об.

³⁷⁴ Там же. Л. 3об.

Джанкой на севере полуострова. Дорога пролегает по весьма ровной местности и связывает Феодосию с центральными губерниями кратчайшим путем. В особенности указанный начальный пункт являлся более выигрышным, чем вести дорогу от Симферополя, выбор последнего для начала линии вынудил бы проведение дороги по более трудной (гористой) местности и удалил бы Феодосию от центра империи на 70–80 верст³⁷⁵.

Член комиссии от военного ведомства полагал, что в настоящее время нельзя рассчитывать на неприкосновенность открытых торговых портов, «в видах охраны государственных интересов, в случае развития торговли Феодосии до более широких размеров, вероятно, придется принять меры к защите этого города в военном отношении»³⁷⁶. Современники подчеркивали незащищенность Феодосии с моря, что, разумеется, вызывало опасения.

На заседании комиссии рассматривался вопрос о возможном финансовом ущербе для транзитного движения по Севастопольской дороге при открытии движения на Феодосию. Значительное внимание было приковано к финансовым расчетам стоимости самой дороги. Комиссия приняла во внимание, «что при совершенно ровной местности сооружение Феодосийской дороги, без подвижного состава, могло бы обойтись в 22–23 тыс. руб. за версту. <...> и за предположенным комиссиею спрямлением линии длина Феодосийской дороги не превзошла бы 100 верст, то весь расход на сооружение дороги мог бы составить около 2½ миллионов рублей»³⁷⁷.

По предварительным расчетам и экономическим данным комиссия затруднялась спрогнозировать доходность Феодосийской дороги при ее эксплуатации. Комиссия пришла к выводу отложить решение вопроса о Феодосийской дороге до окончательного выяснения взгляда правительства относительно Севастопольского порта³⁷⁸.

Таким образом, комиссия выразила пожелание произвести необходимые

³⁷⁵ Там же. Л. 7 об.

³⁷⁶ Там же. Л. 8 об.

³⁷⁷ Там же. Л. 10.

³⁷⁸ Там же. Л. 11.

экономические исследования и технические изыскания для составления проекта³⁷⁹.

3.3. Проектирование и строительство Джанкой-Феодосийской линии

В 1889 г. министром путей сообщения был назначен А.Я. фон-Гюббенет, который был сторонником казенного железнодорожного строительства. 8 мая 1890 г. он составил записку о строительстве железных дорог, где обосновывал строительство за казенный счет небольших линий, а именно: «Златоуст-Челябинской и Джанкой-Феодосийской, или от Севастополя до Стрелецкой бухты, и на особые средства – Уссурийской и Владикавказо-Петровской от ст. Прохладной по левому берегу р Терека»³⁸⁰.

Разрешение строительства Джанкой-Феодосийской железной дороги было высочайше утверждено 27 июня 1890 г.³⁸¹.

Стоит отметить, что проект строительства Джанкой-Феодосийской дороги лоббировал известный художник И.К. Айвазовский, много сделавший для развития Феодосии. В своем письме от 21 февраля 1891 г. министру финансов он писал о необходимости сооружении железнодорожной ветви до Феодосии, призывал «употребить высокое влияние Ваше на осуществление Феодосийской дороги в настоящее время и тем дать заработок местному населению, находящемуся в весьма бедственном экономическом положении»³⁸².

В административном порядке линия была поделена на две части, первая – от начала до 56-ой версты, вторая – от 56-й до конца линии³⁸³. Протяженность Джанкой-Феодосийской железной дороги составляла 110,89 версты. Главная линия, идущая от станции Джанкой до станционной площадки Феодосии, тянулась на 108,34 версты, а небольшая ветвь от площадки до Феодосийской бухты равнялась 2,55 версты³⁸⁴.

³⁷⁹ Там же. Л. 11 об.

³⁸⁰ *Верховский В.М.* Исторический Очерк Развития Железных Дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вып. 2. СПб., 1898. С. 348–349.

³⁸¹ РГИА. Ф. 446. Оп. 2. Д. 3. Л. 55–55об.

³⁸² РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1495. Л. 2об.

³⁸³ Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской Железной Дороги 1890-1892 гг. СПб. 1893. С.1.

³⁸⁴ Отчет о расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги в частях

Стоимость с выполненными (имеется в виду предварительные разыскания, осуществленные в предыдущие десятилетия) и невыполненными работами строительства дороги без учета материалов определялась в 2 326 254 руб. 32 коп., таким образом, стоимость версты составляла 20 957 руб. 24 коп. Если исключить из указанной суммы стоимость работ – 252 000 руб., – то действительная стоимость оценивалась в 2 074 254 руб. 32 коп. Стоимость рельсов и креплений – 805 521 руб. 27 коп. Общая стоимость – 2 879 775 руб. 59 коп.³⁸⁵. Если сложить в одну сумму строительные работы и материал, то получится 3 131 776 руб., или 28 200 руб. за версту³⁸⁶. В таблице сравнительной ведомости предположенной и действительной стоимости постройки Джанкой-Феодосийской железной дороги было запланировано 3 152 821 руб., к концу реализации строительства линии израсходовано 3 131 775 руб. 59 коп.³⁸⁷. В таблице общего свода стоимости работ и расходов на постройку Джанкой-Феодосийской железной дороги стоимость произведенных работ и расходов составляла 2 765 603 руб. 13 коп., а стоимость незавершенных работ – 348 792 руб. 07 коп., то есть всего – 3 114 395 руб. 20 коп. Таким образом, стоимость версты равнялась 28 214 руб. 19 коп.³⁸⁸.

Джанкой-Феодосийскую железную дорогу построили на землях разных категорий – пахотных, садовых, усадебных, степных. 17 декабря 1890 г. был издан именной высочайший указ министру путей сообщения об отчуждении необходимых земель для проведения линии³⁸⁹. Было сформировано агентство по отчуждению имущества. Под постройку отошло порядка 1 343 кв. саж.³⁹⁰. Во время строительства были выплачены компенсации за уничтоженные посевы озимой пшеницы, деревья и кусты, за переустановку столбов и перевеску проводов правительственного телеграфа – 10 012 руб. 70 коп.³⁹¹. По ведомости

непосредственного казенного управления за 1893 г. 2-й год эксплуатации. Феодосия. 1894. С. 3.

³⁸⁵ Отчет по постройке. Там же. С. 3. См. Приложение 1–2.

³⁸⁶ Обзор Деятельности Министерства путей сообщения. Там же. С.35.

³⁸⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 8–9.

³⁸⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 31–32.

³⁸⁹ ПСЗ РИ. Третье собрание. Т. X. № 7288.

³⁹⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 73–73об. См. Приложения 3–4.

³⁹¹ Там же. Л. 74–76.

выплат за снесенные строения была выделена сумма 12 738 руб.³⁹². Всего было выплачено 64 929 руб. за отчуждение земель и иной недвижимой собственности.

В архиве отложился подробный отчет, точнее сказать, поверстная ведомость произведенных работ с указанием стоимости³⁹³. От Джанкоя до портовой ветви в каменном грунте построили выемки 48,79 куб. саж. за 312 руб. 26 коп., а из обыкновенного грунта построили насыпи 50 780,55 куб. саж. за 107 842 руб. 09 коп., произвели выемки из обыкновенного грунта 18 132,11 куб. саж. за 39 311 руб. 01 коп., расширили станционные площадки 6 124,21 куб. саж. за 13 411 руб. 94 коп., вырыли канавы до 0,50 с. 310,64 куб. саж. за 310 руб. 64 коп., канавы более 0,50 с. 934,21 куб. саж. за 1 973 руб. 81 коп., произвели прорытие новых русел 1 365,60 куб. саж. за 2 874 руб. 60 коп., сделали засыпку 241,63 куб. саж. за 497 руб. 12 коп., построили переезды 549,32 куб. саж. за 1 160 руб. 61 коп., бермы 215,38 куб. саж. за 484 руб. 61 коп., укрепили откосы насыпей мостовыми 377,59 кв. саж. за 1 388 руб. 72 коп. Все указанные работы произведены по договорам с подрядчиками Ф.И. Лысаком на сумму 70 510 руб. 74 коп., Черным – на сумму 96 985 руб. 70 коп., Ю.Ф. Бальцем – на сумму 25 руб. 00 коп., управлением Лозово-Севастопольской железной дороги – на сумму 633 руб. 25 коп.

От портовой ветви в каменном грунте были построены выемки 143,77 куб. саж., стоимость этих работ оценивалась в 920 руб. 12 коп., прорытие новых русел 23,55 куб. саж. – 150 руб. 72 коп., а в обыкновенном грунте насыпи 1 652,42 куб. саж. – 5 783 руб. 47 коп., выемки 1 269,16 куб. саж. – 4 442 руб. 06 коп., укрепление полотна по берегу моря в Феодосии выполнили прерывчатым рядом из свай 338 пог. саж., стоимость по смете составляла 5 070 руб., шпунтовым рядом из досок 342,60 пог. саж. – 20 556 руб. Был вырыт котлован под стенкой ниже горизонта моря 212,55 куб. саж. за 3 188 руб. 25 коп.; осуществлена кладка стенки на цементном растворе 186,18 куб. саж. за 23 272 руб. 50 коп.; кладка стенки на гидравлическом растворе 154,61 куб. саж. за 16 234 руб. 05 коп.,

³⁹² РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 77–78.

³⁹³ Там же. Л. 84–104.

облицовка стенки не цементном растворе 40,34 куб. саж. за 6 656 руб. 10 коп., кладка парапета с обмазкой 65,81 куб. саж. за 7 897 руб. 20 коп., кладка карниза 373,59 пог. саж. за 12 325 руб. 50 коп., каменная наброска 350,37 куб. саж. за 13 983 руб. 45 коп., устройство в стенке калиток 8 штук, за 80 руб. 80 коп., исправление городской улицы 1 708,32 кв. саж. за 7 135 руб. 60 коп., устройство забора подпорной стенки для ограждения полотна вдоль портовой ветви 927,42 пог. саж. за 13 122 руб. 43 коп., устройство подпорной стенки под балласт 286 пог. саж. за 506 руб. 83 коп., укрепление откосов насыпей мостовыми 16,02 кв. саж. за 58 руб. 92 коп., укрепление берега моря каменными призмами 24,60 кв. саж. за 1 069 руб. 08 коп. Все эти работы произведены по договорам Ф.И. Лысаком на сумму 13 361 руб. 83 коп., Полторадня и Черным – на сумму 150 руб. 72 коп., Ю.Ф. Бальцем – на сумму 108 188 руб. 32 коп.³⁹⁴.

Значительная часть строительных работ была связана с возведением мостов, которые отличались по габаритам и строительным материалам. В технической документации выделяются мосты с деревянными и железными пролетами.

Сумма всех работ по возведению мостов составляла 110 795 руб. 69 коп., с неисполненными и дополнительными работами – 111 028 руб. 21 коп. В документах указывались поставщики строительных материалов и исполнители-подрядчики. Таким образом, было произведено работ и поставок: по договору с Линдом – на 52 665 руб. 08 коп., по счетам – на 1 008 руб. 75 коп., по договору с Бальцем – на 36 264 руб. 10 коп., по счетам – на 370 руб. 19 коп., по договору с Днепровским заводом – на 10 080 руб. 21 коп., по счетам с Константиновым – на 165 руб. 99 коп.

Обязательной частью строительства железнодорожной ветви было проведение телеграфной линии. Стоимость телеграфных работ оценивалась в 30 011 руб. 98 коп.³⁹⁵. Телеграфная линия была протянута с правой стороны по ходу движения от Джанкоя к Феодосии. При каждой будке, полуказарме и казарме

³⁹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 114–129.

³⁹⁵ Там же. Л. 148–148об.

устанавливались контрольные столбы с костылями, заменяющие лестницу, и двойными изоляторами, снабженными сжимами, для включения поездных аппаратов в линию в случае остановки поезда в пути. В документации указывалось, что столбы были сосновые, зимней рубки, длиной 4 саж., толщиной в верхнем отрубе 4 вершка.; верхушка столба затесана на два ската – в виде крыши; столбы зарыты в землю на 2½ аршина на расстоянии 25 саж. друг от друга; нижний конец столба на длину 3½ аршина пропитан карболинеумом-антраценом. На закруглениях столбы были снабжены подпорами или оттяжками. Переходные столбы заготавливались из 4-саженных сосновых столбов, укрепленных на рельсах таким образом, что провода находились на высоте 22 фут. над уровнем рельсов. Переходные столбы были снабжены двойными изоляторами.

Телеграфная линия оснащалась стационарными аппаратами (польской фабрики Петш) системы Морзе, черно-пишущими, с двумя коммутаторами, дающими возможность включиться в первый или второй провода с гальванотоком. Поездные аппараты системы Морзе тоже были черно-пишущими в деревянных (ясеневых) ящиках, предназначались для подключения аппаратов к линии в случае остановки поезда на пути³⁹⁶.

В документации указывались запасные инструменты для телеграфа – инструменты в стационарных ящиках, всего 22 наименования – это ящики ясеневое дерево, магниты, флаконы для масла, ручные тиски, часовые щетки и т.д. – на 124 руб. 62 коп. Набор ремонтных инструментов был значительно больше и включал брезент для палатки рабочих, кружку, стальную кирку, лом, долото, машину для пайки, блочную веревку и т.д. – на 541 руб. 50 коп.³⁹⁷.

По направлению железной ветки были построили сторожевые дома, казармы, полуказармы, колодцы, переезды и переходы. Стоимость всех построенных зданий составляла 115 969 руб. 48 коп.³⁹⁸. Казармы, полуказармы и

³⁹⁶ Там же. Л. 149.

³⁹⁷ Там же. Л. 155–157об.

³⁹⁸ Там же. 160–160об.

сторожевые дома на участке длиной 60 верст от Джанкоя были кирпичные, на остальном участке линии – из акманайского камня. При казармах имелись крытые черепицей веранды, а при полуказармах – навесы. Все железнодорожные здания были одноэтажные. Полы во всех постройках, исключая казармы на станции Ислам-Терек, глинобитные, причем верхний слой состоял из плотно утрамбованного щебня, в два слоя с заливкой известковым раствором. Кровля была из черепицы марсельского типа. Внутренняя высота сторожевых домов – 1,33 саж., казарм и полуказарм – 1,50 саж. При всех зданиях имелись каменные, фахверковые (с кирпичом и саманные) чуланы, сарай-чеки и отхожие места, крытые черепицей, а при казармах и полуказармах – каменные помойные ямы. Дворы должны были быть обнесены каменными, саманными или же деревянными решетчатыми заборами³⁹⁹. В собственности дороги имелось пять пассажирских зданий: одно каменное на станции Феодосии II класса площадью 108,34 кв. саж., одно кирпичное на станции Ички IV класса площадью 40,29 кв. саж., одно кирпичное на станции Колай IV класса площадью 30,313 кв. саж., еще одно кирпичное на станции Сейтлер IV класса площадью 30,313 кв. саж., одно каменное на станции Ислам-Терек IV класса площадью 30,313 кв. саж.⁴⁰⁰.

Отдельно регламентировалось строительство станционных построек. Пассажирские каменные здания II класса состояли из одного здания площадью 100,34 кв. саж. и кухни площадью 8,00 кв. саж., то есть всего 108,34 кв. саж., и стоимость указанных построек составляла 36 100 руб. 98 коп. Это здание включало следующие помещения: залы I и II класса – 17,86 кв. саж., зал III класса – 17,86 кв. саж., багажное отделение – 3,82 кв. саж., два тамбура при выходе на платформу – 2,20 кв. саж., комнату для хранения багажа – 1,05 кв. саж., билетную кассу – 1,05 кв. саж., вестибюль – 11,87 кв. саж., контору начальника станции – 5,90 кв. саж., телеграф – 5,51 кв. саж., почтовое отделение – 6,00 кв. саж., коридоры – 2,70 кв. саж., дамскую уборную – 4,22 кв. саж., мужскую уборную – 3,26 кв. саж., буфет – 2,86 кв. саж., комнату при буфете – 2,52 кв. саж., сторожку

³⁹⁹ Там же. Л. 161.

⁴⁰⁰ Отчет о расходах по эксплуатации. С. 6.

– 2,98 кв. саж., две запасные комнаты – 5,94 кв. саж., ламповую – 0,68 кв. саж., сени – 1,97 кв. саж. Пассажирское здание, кухня и веранды были каменные, навес на платформе деревянный. Фундамент и цоколь здания, кухни и веранд строились из дикаря с облицовкой цоколя в прикол, стены – из акманайской камня. Покрытие здания, навеса и кухни – черепичное. Потолки двойные, полы в вестибюле, верандах и багажном отделении, зале III класса, коридорах, ламповой, в кухне – асфальтовые, в зале I и II класса, мужской и дамской уборных – паркетные, в прочих помещениях – деревянные. Печи (системы Лукашевича) в пассажирских залах были изразцовые. Здание, кухня и веранды снаружи и внутри оштукатурены, в вестибюле, багажном отделении, зале III класса, коридорах декорированы деревянными панелями, крашеными под дуб. В пассажирское здание и кухню была проведена вода из стационарного водопровода⁴⁰¹.

Пассажирские здание IV класса по площади составляли 131,229 кв. саж. и оценивались на 32 599 руб. 12 коп. Всего было четыре пассажирских зданий IV класса, одно из них на станции Ички площадью 40,29 кв. саж., остальные три по 30,313 кв. саж. Пассажирские здание строились из кирпича, кроме здания на станции Ислам-Терек, которое было сложено из акманайского камня.

Общая площадь пассажирских платформ равнялась 557,83 кв. саж., стоимость составляла 13 359 руб. 04 коп. Их длина составляла 60 саж. на станции Феодосия и 40 саж. на остальных станциях, ширина платформы на станции Феодосии равнялась 4,50 саж. и 2 саж. на промежуточных станциях. Высота платформ над рельсами была 0,125 саж.⁴⁰².

Товарные платформы на Джанкой-Феодосийской железной дороге строили как крытые 196 кв. саж. (стоимостью 11 328 руб. 79 коп.), так и открытые 392 кв. саж. (9 362 руб. 49 коп.). Были спроектированы товарные сараи с помещением для товарных контор 63 кв. саж. (4 690 руб. 63 коп.) и паровозное здание на 12

⁴⁰¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 173–174.

⁴⁰² Там же. Л. 175об–176.

паровозов (40 659 руб. 33 коп)⁴⁰³.

Название станции	Товарные платформы				Пакгаузы	
	Открытые		Крытые			
	пог., саж.	кв., саж.	пог., саж.	кв. саж.	пог. саж.	кв. саж.
Колай	16	56	8	28	-	-
Сейтлер	20	70	10	35	-	-
Ички	20	70	10	35	-	-
Ислам-Терек	20	70	10	35	-	-
Феодосия	36	126	18	63	18	63
Итого	112	392	56	196	18	63

В технической документации было запланировано строительство кузницы для службы тяги с кладовой и слесарней 30 кв. саж. (3 906 руб. 84 коп.). Кузница состояла из трех отделений: кузнечного 10,5 кв. саж., слесарного 13,5 кв. саж., и кладовой 6 кв. саж. Высота здания, считая от пола до верха внутреннего карниза, равнялась 2,00 саж.⁴⁰⁴.

Одиночные водоемные здания, каменные с деревянными шатрами, – 5 штук (26 205 руб. 73 коп.). Водоемные здания одиночные проектировались двух типов, а именно: на станции Ички, Феодосия и Ислам-Терек – восьмиугольные, на станции Колай и Сейтлер – цилиндрические⁴⁰⁵. Два кирпичных водоподъемных здания (7 000 руб.) были построены на станции Ички и Ислам-Терек. Внутренняя площадь здания 14,21 кв. саж., из них 7,20 кв. саж. заняты машинным отделением, а остальные 7,01 кв. саж. – помещением машиниста, состоящим из чистой комнаты 3,80 кв. саж., кухни 1,98 кв. саж., сеней 0,67 кв. саж., и кладовой 0,50 кв. саж.⁴⁰⁶.

⁴⁰³ Там же. Л. 175 об–177.

⁴⁰⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 177 об–178.

⁴⁰⁵ Там же. Л. 178 об–179.

⁴⁰⁶ Там же. Л. 179 об–180.

Отхожие места с каменными выгребами при станциях и при депо – 6 построек (6 098 руб. 85 коп). Отхожие места при пассажирских платформах – каменные, с каменными выгребами; каждое отхожее место (площадью 2,52 кв. саж.) разделено каменной стеной (толщиною 0,20 саж.) на два отделения – мужское и женское.

При строительстве железнодорожной линии было запланировано 8 ледников и погребов при станциях (4 685 руб. 32 коп). Ледники были каменные, цилиндрической формы, с купольным сводом из акманайского камня. Диаметр цилиндрической части ледника 2,50 саж. – для трех ледников на станции Феодосия, 2,00 саж. – для всех прочих ледников. Наверху купола помещался фонарь с окнами для освещения и вентилирования ледника. Для хранения продуктов на лед устанавливались железные ящики, снабженные замками⁴⁰⁷.

Для служащих и рабочих железной дороги были спроектированы бани – 21,24 кв. саж. (3 255 руб. 35 коп.). По плану баня была деревянная, на каменном фундаменте и цоколе, крытая черепицей марсельского типа, снабжена горизонтальными цилиндрическими котлами (вместимостью 30,00 ведер каждый). Водопровод в баню был проложен от станционного водопровода⁴⁰⁸.

Для Джанкой-Феодосийской железной дороги были закуплены сигнальные диски, краны, стрелки с крестовинами, сигналами и другими принадлежностями. Всего 60 комплектов на сумму 31 310 руб. 40 коп. Стрелки с крестовинами были изготовлены на Брянском и Южно-Днепровском заводах⁴⁰⁹.

В технической документации было указано о покупке семафоров: 9 одиночных по сумму 4 071 руб. 12 коп. и одного двойного по сумму 675 руб.

В расчётной ведомости было указано все – вплоть до мебели для железнодорожной станции, весов и даже кондукторских штемпелей: «Меблировка станции, приборы для взвешивания и нагрузки, осветительные и проч. принадлежности пассажирских домов и платформ на станциях,

⁴⁰⁷ Там же. Л. 181об–182.

⁴⁰⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 182об–183.

⁴⁰⁹ Там же. Л. 224–225.

приспособления для хранения и штемпелевания пассажирских билетов и товарных ярлыков станций за сумму 15 789 руб. 58 коп.». Благоустройство территорий и разбивка садов тоже предусматривались при строительстве дороги, кстати, на «устройство садов на станциях планировалось 471 руб. 30 коп.»⁴¹⁰.

Общие расходы Джанкой-Феодосийской железной дороги по содержанию местной администрации – произведенных работ 160 372 руб. 76 коп., и предстоящих расходов 17 357 руб. 37 коп., всего 177 730 руб. 13 коп. По содержанию санитарной части – произведенных работ 11 964 руб. 74 коп. Расходы по временному движению – произведенных работ 28 281 руб. 83 коп. По производству окончательных изысканий и по составлению проекта – произведенных работ 18 769 руб. 02 коп. По содержанию местного государственного контроля – произведенных работ 20.375 руб. 00 коп. По содержанию чинов жандармского полицейского управления – произведенных работ 2 393 руб. 35 коп. Всего произведенных работ – 242 183 руб. 40 коп., предстоящих работ – 17 357 руб. 37 коп. Итого – 259 540 руб. 77 коп.⁴¹¹.

До начала строительных работ были вновь затребованы все предшествующие изыскания: во-первых, Главного общества российских железных дорог 1857 г., инженер-генерала Мельникова для Московско-Феодосийской дороги; во-вторых, правительственные изыскания 1874 г. о соединении с одной из станции Лозово-Севастопольской железной дороги ветви от Керчи до порта Феодосии и Ак-Монойский пристани⁴¹². После ознакомления с ними было решено, что строительство первого участка в 36 верст будет вестись по программе изысканий 1874 г., а с 36-й версты придерживаться предложений Главного общества⁴¹³.

По плану строительство Джанкой-Феодосийской дороги должно было начаться не позже весны 1891 г., чтобы к середине июля того же года возможно было бы начинать укладку пути от станции Джанкой. Темпы строительства

⁴¹⁰ Там же. Л. 231об–232.

⁴¹¹ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л. 261–263.

⁴¹² Отчет по постройке... С. 1.

⁴¹³ Там же. С. 1.

задавались очень высокими: по 2 версты каждый день. В этой связи очень важен был подготовительный этап: заготовить камень для искусственных сооружений, стрелки, шпалы, верхние конструкции для мостов, перекладины, цемент, телеграфные столбы. Рельсы для дороги были заказаны на Путиловском заводе. При возможной задержке заказов на заводе допускалась покупка старых рельсов у Общества Лозово-Севастопольской железной дороги для построения к временным материальным складам⁴¹⁴. Отдельно прорабатывался проект строительства портовой ветки. До конца осени необходимо было построить подпорную стенку вдоль линии морского берега и начать разработку выемки по продольному профилю между Феодосией и этой стенкой⁴¹⁵.

Кроме того, продолжались технические работы по улучшению береговой линии, в сентябре 1891 г. был завершен проект соединения железной дороги с Феодосийским портом, а в ноябре окончательный проект дороги был представлен в Управление казенных железных дорог⁴¹⁶.

Начиналась Феодосийская железная дорога от станции Джанкой и тянулась на юго-восток, затем на 37 версте пересекала реку Салгир, на 43 версте – реку Биюк-Карасу, на 59 версте – реку Булганак, а на 63 версте – реку Индол. С 99 версты линия дороги спускалась в юго-западном направлении, на 105 версте переходила долину озера Аджиголь и на 109 версте завершалась на станции Феодосии. Отдельная портовая железнодорожная ветка проходила по Екатерининскому проспекту на берегу Черного моря и соединялась с городским вокзалом⁴¹⁷.

Станция Таганаш II класса Лозово-Севастопольской железной дороги, которая находилась в 18 верстах от станции Джанкой, считалась станцией отправления и прибытия. На той же станции Джанкой были построены переводы, чтобы сформировать отдельные приемные пути для феодосийских и

⁴¹⁴ Отчет по постройке. С. 4.

⁴¹⁵ Там же. С. 5.

⁴¹⁶ Там же. С. 1.

⁴¹⁷ Там же. С. 2.

севастопольских поездов⁴¹⁸. Таким образом, по продольному профилю проектируемой линии железной дороги расстояние между станциями было следующим: станция Джанкой – 19 верст 350 саж. – станция Теге – 20 верст 150 саж. – станция Бурнаш – 16 верст 350 саж. – станция Окреч – 18 верст 100 саж. – станция Владиславовка – 12 верст 305 саж. – станция Феодосия – 4 версты 94,90 саж – порт Феодосия⁴¹⁹.

14 мая 1891 г. были приняты и утверждены технические условия строительства железной дороги. Даже такие специальные условия строительства железной дороги рассматривались на заседании Государственного совета. Согласно принятому заключению были разрешены: наименьшие радиусы кривых на главной линии – 300 саж. и портовой ветви – 150 саж., а наибольшие уклоны 0,008 для скатов и 0,006 для подъемов. 13 марта 1891 г. министр путей сообщения утвердил план направления линии и продольный профиль с незначительными изменениями для улучшения линии. Пропускная способность железной дороги во время строительства пока составляла 7 пар сквозных поездов в сутки. Линия была разделена на 5 перегонов, самый длинный участок перегона был между станциями Ислам-Терек и Феодосия и составлял 26,595 верст⁴²⁰.

Из-за сложных климатических условий строительство железной дороги велось 7–8 месяцев в году: с апреля по ноябрь. В зимний период работы не производились из-за дождей и сильных ветров⁴²¹.

На железнодорожной линии было построено 41 искусственное сооружение, 36 мостов общей протяженностью 57,50 саж. и 5 каменных труб длиной 3 саж. Толщина балластного слоя – 0,18 саж, а ширина – 1,45 саж. Все качественные балласты вывозили из карьера, который находился на берегу моря у Феодосии. Брусковые и пластинные поперечины, которые использованы при строительстве дороги, были изготовлены из соснового леса. Рельсы были заказаны на Путиловском заводе. При строительстве использованы два типа

⁴¹⁸ Там же. С. 2.

⁴¹⁹ РГИА Ф. 268. Оп. 3. Д. 112. Л. 53.

⁴²⁰ Отчет по постройке. С. 2.

⁴²¹ Отчет по постройке. С. 3.

рельсов: от 78 версты до конца ветви – 24 фунт. а на остальном – $21\frac{2}{3}$ фунт.⁴²².

Во время путевой постройки были возведены казармы для дорожных мастеров, ремонтных артелей, путевых и переездных сторожей. На дороге имелось 5 пассажирских зданий, одно каменное на станции Феодосии II-го класса площадью 108,34 кв. саж., одно кирпичное на станции Ички IV-го класса площадью 40,29 кв. саж., одно кирпичное на станции Колай IV-го класса площадью 30,313 кв. саж., еще одно кирпичное на станции Сейтлер IV-го класса площадью 30,313 кв. саж., одно каменное на станции Ислам-Терек IV-го класса площадью 30,313 кв. саж. Общая площадь всех зданий – 239,569 кв. саж.⁴²³.

Начальник работ инженер Н.П. Меженинов был заведующим строительством железной дороги. Он участвовал в строительстве нескольких железных дорог – таких, как Курско-Киевская, Уральская, Харьковско-Николаевская, Закавказская, Средняя Сибирская – и принимал участие в модернизации Николаевского порта⁴²⁴. Строительная контора состояла из технического, счетного и канцелярского отделов. Инженер путей сообщения Е.Ю. Подруцкий был главой технического отдела, при этом отделе состояли: помощник начальника этого отдела, В.С. Королев (инженер путей сообщения), ученый мастер А.Я. Яковлев (техник по подвижному составу), Т.Я. Тихоненко (техник по устройству водоснабжений). В этом отделе служили чертежники, письмоводители и курьеры. Кандидат коммерции Д.А. Куликов был заведующим счетным отделом и канцелярией, и в его подчинении состояли помощники – А.В. Прудковский и Н.Н. Тюшев. Техник П.П. Андрусич был главой материальной службы. Врач А.И. Вержинский, фельдшеры и конторщик состояли на санитарной службе, которая объединяла больницу и 2 приемных покоя.

Линия была разделена на 2 участка, в каждом из которых была контора, состоящая из техника и счетовода. Участок, в свою очередь, был разделен на две дистанции. Инженер путей сообщения Л.М. Бошняк был начальником первого

⁴²² Отчет о расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги. Харьков, 1896. С. 5.

⁴²³ Отчет о расходах по эксплуатации. С. 6.

⁴²⁴ Томск. Краткая энциклопедия города / Под ред. Н.М. Дмитренко. Томск, 2004. С. 206.

участка, а Г.М. Будагов – начальником второго феодосийского участка⁴²⁵. Инженер Поплавский построил товарные платформы, пакгауз на станции Феодосия, заборы и оградительные стенки, шоссе, путепровод на 110 версте, мосты на 110 и 111 верстах, жилой дом, сарай, ледник на станции Ислам-Терек и станционные дворы станций Феодосия и Ислам-Терек. Инженер В.С. Королев построил водоемное здание и кухни в пассажирском здании Феодосии, жилые дома для угольщиков, бани, сарай, каркасы стрелочных будок для всей линии, деревянные башни ветряных двигателей, водоемно-водоподъемные здания станции Колай и Сейтлер⁴²⁶.

На сооружение дороги было израсходовано с учетом строительных работ, вознаграждения за отчуждение земель, материалов – 3 131 776 руб., или 28 214 руб. за версту пути.

Официальное открытие Джанкой-Феодосийской дороги состоялось 3 августа 1892 г, а грузовое движение к порту запустили 1 сентября 1893 г.⁴²⁷. Однако, по сообщению газеты «Крым», еще с 22 июля на дороге открылось движение пассажирских и товаро-пассажирских поездов, «происходившее до сих пор движение имело характер движения грузов с проводниками, которым и выдавались билеты»⁴²⁸. На основании условий передачи эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги Обществу Лозово-Севастопольской железной дороги служба пути оставалась в ведении казенного управления. «На расходы ее и связанных с ней частей местного управления, а равно по содержанию жандармской полиции, согласно исчислению, потребно в настоящем 1892 году около 100 000 рублей»⁴²⁹. Накануне официального открытия 2 августа в Феодосии состоялся торжественный обед для инженеров-строителей этой дороги. Во время обеда И.К. Айвазовский произнес тосты: за здоровье императора, императрицы и цесаревича, а также за бывшего министра путей

⁴²⁵ Отчет по постройке. С. 6.

⁴²⁶ Отчет по постройке. С. 7.

⁴²⁷ Отчет о расходах. С. 3.

⁴²⁸ Крым. 24 июня 1892. № 74. С. 3.

⁴²⁹ Крым. 9 августа 1892. № 93. С. 3.

сообщения Гюббенета и нынешнего – Витте. Далее были произнесены тосты за здоровье Таврического губернатора П.М. Лазарева и всех строителей дороги⁴³⁰. В воспоминаниях современника сохранились свидетельства о значимости этого события: «Толпы горожан заполнили бульвар и шпалерами стояли вдоль железнодорожного полотна. По новеньким рельсам скользил первый поездной состав, украшенный флажками и транспарантами. Феодосийцы радовались вместе со своим сородичем Айвазовским постройке порта и железной дороги, они не думали никогда, что их мечты и наполовину воплотятся в действительность»⁴³¹.

После открытия движения эта линия была передана в аренду Обществу Лозово-Севастопольской железной дороги до 1 января 1895 г.⁴³², то есть до дня перехода Лозово-Севастопольской линии в государственное управление⁴³³.

Обсуждение проектов строительства Феодосийской железнодорожной линии растянулось на несколько десятилетий, пожалуй, это был самый долгий срок в истории железнодорожного строительства в России. Полемика о переносе порта из Севастополя, развернувшаяся на страницах прессы, подогрела внимание к судьбе Феодосии. Фактор переноса коммерческого порта в Феодосию ускорил принятие решения о строительстве рельсового сообщения и включении его в общероссийскую сеть железных дорог. Обращают на себя внимание тщательное планирование и составление подробных технических условий, которые по объему многократно превосходили условия Лозово-Севастопольской дороги. Таким образом, учитывался предыдущий опыт, когда после открытия движения возникала необходимость в проведении дополнительных строительных работ. Утвержденный план работ был выполнен без изменений. Осуществлялось государственное финансирование железнодорожной линии экономического значения, каковой являлась Джанкой-Феодосийская линия.

⁴³⁰ Там же. С. 3.

⁴³¹ Саркизов-Серазини И.М. Воспоминания о Феодосии. Феодосия, 2010. С. 19.

⁴³² Обзор деятельности Министерства путей сообщения. С.35

⁴³³ Тестов В.Н. Строительство и эксплуатация российских железных дорог экономического значения в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж, 2011. С. 204 с.

Хлебный экспорт, являвшийся одним из ключевых товаров в структуре внешней торговли, предопределил особое внимание правительства к этой железнодорожной ветке. «Конкурентоспособность российской аграрной продукции на международных рынках зависела не в последнюю очередь от величины транспортных расходов внутри самой империи. Чтобы понизить их, планировщики движения начиная с 1850-х годов настойчиво высказывались за строительство железных дорог от регионов – производителей зерна до морских портов империи»⁴³⁴.

⁴³⁴ Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016. С. 489.

Глава 4. Владиславовка-Керченская железнодорожная линия

4.1. Разработка проекта по соединению Керчи с сетью железных дорог и его осуществление

Первый проект строительства Керченской железнодорожной линии был разработан в апреле 1874 г. Граф А.П. Бобринский предложил Комитету министров новую программу развития «рельсовых сообщений» на западе и юго-востоке России, причем многие из предложений ввиду их стратегического значения подверглись значительным изменениям по сравнению с первоначальным замыслом. Эти изменения вносились по соглашению с военным министром. Суть новой программы была такова: планируемые железные дороги должны были образовывать соединительные звенья между магистралями, уже отстроенными в юго-восточной полосе, и установить рельсовое сообщение на пространстве, ограниченном с одной стороны Окой, а с другой – средним течением Волги. Общая протяженность этих линий составляла 5 695 верст. Одной из них была ветвь от Джанкоя Лозово-Севастопольской железной дороги до города Керчи – в 194 версты⁴³⁵.

Программа строительства соединительных линий была согласована между двумя министерствами и утверждена в Комитете министров 24 и 28 мая 1875 г. Таким образом, Д.А. Милютин и А.П. Бобринский выработали план строительства следующих железных дорог: Брянск–Гомель, Витебск–Салтановка, Борисоглебск–Харьков с ветвями, Казань–Симбирск, Луганск–Миллерово, Джанкой–Керчь и Ржев–Вязьма – общей протяженностью 3 575 верст⁴³⁶.

Второй проект, соединяющий Керчь с главной железной дорогой полуострова, был представлен в 1881 г. Департамент железных дорог Министерства путей сообщения подготовил ходатайство министру внутренних дел о соединении Керчи с Лозово-Севастопольской линией. Комитет министров

⁴³⁵ *Кислинский Н.А.* Наша Железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: Исторический очерк. сост. нач. отделений канцелярии комитета министров Н.А. Кислинским, под ред. статс-секр. Куломзина. Т. 2. СПб., 1902. С. 176.

⁴³⁶ Там же. С. 180.

отложил принятие решения из-за недостаточной полноты данных. Был запрошен отчет Керчь-Еникальского градоначальника, где должны были содержаться необходимые сведения для выяснения экономического значения проектируемой линии, вопроса о количестве ожидаемых по дороге грузов и приблизительного расчета доходности этой дороги⁴³⁷. И вновь наступила долгая пауза с принятием решения о строительстве дороги.

К этому вопросу вернулись в июне 1895 г., когда начальнику Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги было поручено изучить вопрос об экономическом значении ветви от одной из станции Джанкой-Феодосийской железной дороги до города Керчь. Предстояло ответить на следующие вопросы: от какой станции линии более удобно строить новую ветку, на какой объем груза можно будет рассчитывать, будет ли возможно проложить ветку к чугуноплавильным заводам, находящимся около города Керчи, и какую роль могла бы играть эта ветка для развития Черноморского и Азовского каботажа⁴³⁸.

Учитывая сложный ландшафт местности, линия могла быть направлена через деревни Мечкече, Бабык, Каждай, Семь Колодезей, Алибай, Ак-Манай. Еникальский градоначальник поддержал направление, которое следовало ближе к Чокракскому озеру, однако из-за этого линия удлинялась на 5 верст. Учитывалось, что Азовское море замерзает и навигация останавливается на 4 месяца, поэтому невозможно было экспортировать хлеб за границу из портов Азовского моря. Для решения экспортного вопроса было предложено устроить порт в Ак-Манае, а затем по железной дороге хлебный груз перенаправлять в Феодосию. Ак-Манай, ко всему прочему, являлся крупным рыбным рынком.

При планировании новой железнодорожной ветки приходилось учитывать, что все грузовое движение будет осуществляется через Джанкой. Однако возникали технические затруднения. От Ак-Маная, проектируемая ветка могла быть поведена по трем направлениям: Владиславовка, Ислам-Терек и Ички. По

⁴³⁷ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1340. Л. 1–2.

⁴³⁸ *Шухтан Л.Ф.* Записка об экономическом значении железной дороги от одной из станции Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи / [Инж. Л. Шухтан]. Харьков, 1895. С. 1.

линии севернее станции Ички сразу возникли затруднения, поскольку здесь линия Джанкой-Феодосийской дороги проходила довольно близко к береговой линии Азовского моря и направление Керченской ветви от станции Ички было бы равносильно укладке второго пути.

Приведенная таблица демонстрирует сравнение трех возможных направлений:

Направление линии	Протяжение проектируемой линии	Расстояние Керчи от Джанкоя	Расстояние от Ак-Маная до Феодосии
На Владиславовку	88	183	31
На Ислам-Терек	98	179	59
На Ички	112	169	93

Очевидно, что направление на Владиславовку являлось кратчайшим и финансово выгодным⁴³⁹.

При проектировании линии всегда прорабатывался вопрос о количестве ожидаемых грузов⁴⁴⁰:

Наименование грузов	Количество их в пудах	Пробег по Керченской ветви пудо-верст	Дополнительный пробег грузов по Д.-Ф. и Л.-С ж. д. пудо-верст
Хлебные грузы	2.250.000	121.000.000	180.000.000
Рыба	1.500.000	132.000.000	-
Лес	2.000.000	176.000.000	830.000.000
Соль	1.000.000	54.000.000	125.000.000
Мука	250.000	10.000.000	-
Керосин	100.000	7.000.000	15.000.000
Сахар	80.000	6.080.000	38.760.000
Камень	2.500.000	133.000.000	100.000.000
Известь	100.000	5.000.000	-

⁴³⁹ Там же. С. 3.

⁴⁴⁰ Там же. С. 10.

Цемент	30.000	2.640.000	-
Асфальт	50.000	4.400.000	-
Скот	400.000	35.200.000	120.000.000
Фрукты и овощи	300.000	26.400.000	-
Разные грузы	1.305.000	114.840.000	-
Крепостные гр.	100.000	8.800.000	-
Мелкие грузы	35.000	3.080.000	-
Итого	12.000.000	839.440.000	1.408.760.000

Из этого по направлению к Джанкою отправятся следующие грузы⁴⁴¹:

Наименование грузов	Количество их в пудах	Пробег по Керченской ветви пудо-верст	Дополнительный пробег грузов по Л.-С и Д.-Ф ж. д. пудо-верст
Хлебные грузы	500.000	15.000.000	-
Рыба	1.500.000	132.000.000	-
Соль	500.000	44.000.000	125.000.000
Мука	250.000	10.000.000	-
Керосин	100.000	7.000.000	15.000.000
Сахар	20.000	800.000	-
Камень	2.500.000	133.000.000	100.000.000
Известь	100.000	5.000.000	-
Цемент	30.000	2.640.000	-
Асфальт	50.000	4.400.000	-
Скот	400.000	35.200.000	120.000.000
Фрукты и овощи	300.000	26.400.000	-
Разные грузы	55.000	4.840.000	-
Крепостные гр.	100.000	8.800.000	-
Мелкие грузы	15.000	1.320.000	-

⁴⁴¹ Там же. с. 10–11.

Итого	6.420.000	430.400.000	360.000.000
--------------	------------------	--------------------	--------------------

На восток, по направлению к Керчи, должны были идти следующие грузы⁴⁴²:

Наименование грузов	Количество их в пудах	Пробег по Керченской ветви пудо-верст	Дополнительный пробег грузов по Л.-С и Д.-Ф ж. д. пудо-верст
Хлебные грузы	1.750.000	106.000.000	180.000.000
Лес	2.000.000	176.000.000	830.000.000
Соль	500.000	10.000.000	-
Сахар	60.000	5.280.000	38.760.000
Разные грузы	1.250.000	110.000.000	-
Мелкие грузы	20.000	1.760.000	-
Итого	5.580.000	409.040.000	1.048.760.000

В запросе градоначальнику говорилось: «Есть ли основания ожидать строительство около Керчи чугуноплавильного завода?» В мае 1895 г. Керченская городская управа заключила договор с французом Павлом Баэром «о разрешении разведки железных руд на всех свободных от населения городских землях (16 000 десятин) за плату 1 000 руб. в год по 1 июля 1897 года». Этому договору предоставил П. Баэру возможность вести разработки железных руд в течение 36 лет. В июне 1895 г. П. Баэр ходатайствовал о постройке и устройстве в прибрежной части на расстоянии 6 верст от города чугуноплавильного и железосталелитейного завода стоимостью около 5 млн руб. Предполагалось, что это ходатайство будет рассмотрено в городской думе в июле 1895 г. и решится положительно, учитывая огромное значение, которое будет иметь для города строительство завода⁴⁴³.

Таким образом, строительство железной дороги вдоль юго-восточной

⁴⁴² Там же. С. 11.

⁴⁴³ Там же. С. 11.

части Таврического полуострова по предварительным расчетам представлялось экономически оправданным. К тому же в перспективе усиливалось бы коммерческое значение города как центрального пункта Азовского края и Кубанской области⁴⁴⁴.

В Управлении казенных железных дорог Министерства путей сообщения была подготовлена записка от 30 апреля 1898 г., адресованная государственному секретарю В.К. Плеве, в которой говорилось «об испрошении именного высочайшего указа на отчуждение и временное занятие земель под постройку железнодорожной линии от Владиславовки Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги до Керчи с ветвью к заводам Брянского металлургического общества близ Еникале»⁴⁴⁵.

В записке говорилось, что в последнее время распространяются слухи о начавшихся работах по постройке Керченской железной дороги и о переселении рабочих в поисках заработка. Однако эти слухи лишены основания, поскольку разработки еще не начались, более того, неизвестно, когда к ним приступят. Начальник Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги инженер Н.А. Ренкуль, которому была поручена постройка Керченской дороги, в апреле 1898 г. выехал в Петербург. Ближайшим помощником начальника дороги Ренкуля в деле постройки Керченской дороги называли известного инженера Кислицына⁴⁴⁶.

К постройке Керченской железной дороги назначались помощник начальника службы ремонта инженер Ветринский, начальником участка инженер Циглер, общее наблюдение за работами было возложено на начальника Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги инженера Н.А. Ренкуля⁴⁴⁷.

В газете «Крымский вестник» сообщалось, что инженер Леткевич выехал в Керчь для наблюдения за земляными работами по укладке рельсового пути со стороны Керчи по направлению к полустанку Владиславовка. Земляные работы с противоположного конца, с полустанка Владиславовка, производились под

⁴⁴⁴ Там же. С. 15.

⁴⁴⁵ РГИА. Ф. 1151. Оп. 12. Ч. 1898. Д. 146. Л. 1.

⁴⁴⁶ Крымский вестник. 26 апреля 1898. № 42. С. 3.

⁴⁴⁷ Крымский вестник. 13 июля 1898. № 86. С. 3.

наблюдением инженера Циглера и под общим руководством инженера Ветринского⁴⁴⁸.

Длина путей главного направления составляла 85,77 верст, длина путей станционных – 11,95 верст, всего путей – 97,72 верст⁴⁴⁹.

Была составлена предварительная смета строительства железнодорожной ветки, где указывались суммы на: отчуждение имущества – 132 546 руб., на версту главного пути – 1 545 руб.; на земляное полотно – 277 031 руб., на версту главного пути – 3 230 руб.; на искусственные сооружения – 207 920 руб., на версту главного пути – 2 424 руб.; на верхнее строение – 726 835 руб., на версту главного пути – 8 474 руб.; на принадлежности железнодорожного полотна – 17 833 руб., на версту главного пути – 208 руб.; на телеграф – 20 583 руб., на версту главного пути – 240 руб.; на путевые постройки – 64 450 руб., на версту главного пути 751 руб.; на станционные постройки – 346 450 руб., на версту главного пути 4 039 руб.; на водоснабжение станций – 123 540 руб., на версту главного пути 1 340 руб.; на принадлежности станций – 59 850 руб. Общие расходы – 116 280 руб., на версту главного пути – 1 356 руб. Особые работы – 156 760 руб., на версту главного пути – 1 828 руб. Итого – 2 249 578 руб., на версту главного пути 26 233 руб. Без рельсов и креплений – 1 790 647 руб., на версту главного пути – 20 882 руб.⁴⁵⁰.

Предварительная расценочная ведомость стоимости работ и поставок по сооружению железнодорожной ветви от Керчи на линии Владиславовка–Керчь до путей строящегося железнодорожного завода Брянского общества выглядела следующим образом. Длина главного пути – 9,56 верст. Отчуждение имущества – 13 594, на версту главного пути – 1 422. Земляное полотно – 68 513, на версту главного пути – 7 166. Искусственные сооружения – 47 180, на версту главного пути – 4 935. Верхнее строение – 59 965, на версту главного пути 6 273. Принадлежности пути – 3 417, на версту главного пути – 358. Телеграф – 2 379,

⁴⁴⁸ Крымский вестник. 31 июля 1898. № 132. С. 3.

⁴⁴⁹ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 1042. Л 1.

⁴⁵⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 1042. Л 9 об.

на версту главного пути – 249. Путевые постройки – 6 250, на версту главного пути – 653. Принадлежности станций – 800, на версту главного пути – 84. Общие расходы – 12 017, на версту главного пути – 1 257. Итого – 214 115 руб., на версту главного пути – 22 398 руб. Без рельсов и креплений – 168 470, на версту главного пути – 17 623⁴⁵¹.

В газете «Керченский вестник» было напечатано распоряжение министра путей сообщения об отчуждении имущества под сооружение Керченской железной дороги. В документе говорилось, что высочайшим указом повелевается сделать распоряжение по отчуждению земель под сооружение железнодорожной линии от станции Владиславовка Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги или от одного из ближайших пунктов названной станции до города Керчи с ветвью к заводам Брянского металлургического общества близ Еникале, чтобы означенная линия была соединена с Ак-Моной и крепостью Керчь. Для реализации этого указа была сформирована оценочная комиссия для определения стоимости отчуждаемых имуществ. Для исполнения высочайшего указа губернское правление определило (поскольку предполагалось, что дорога пройдет по двум уездам – Феодосийскому и Мелитопольскому), что для определения стоимости отчуждаемых имуществ создать две комиссии под председательством предводителей дворянства этих уездов, а также исправников, податных инспекторов, членов уездных земских управ, земских начальников, при участии владельцев отчуждаемых имуществ и депутата Министерства путей сообщения. Об этом губернское правление сообщило уездной земской управе с просьбой о назначении в комиссию одного из членов управы. Нельзя не заметить, что в изложенном определении губернского правления крылось очевидное недоразумение, так как проектируемая железнодорожная линия от станции Владиславовка Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги до Керчи заключалась в границах исключительно одного Феодосийского уезда и никакого отношения к Мелитопольскому уезду иметь не могла⁴⁵². В оценочную комиссию

⁴⁵¹ Там же. Л 24 об.

⁴⁵² Крымский вестник. 9 августа 1898. № 140. С. 3.

по отчуждению земель, отходящих под сооружение железнодорожной линии от Керчи до Владиславовки, со стороны Феодосийского уездного земства был назначен член земской управы Г.А. Дуранте⁴⁵³.

Два министра – путей сообщения и финансов, М.И. Хилков и С.Ю. Витте соответственно – обратились в соединенное присутствие Комитета министров и Департамента государственной экономии Государственного совета со следующей инициативой.

Во-первых, приступить к сооружению за счет казны линии от станции Владиславовки Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги до Керчи с ветвью к заводам Брянского металлургического общества близ Еникале протяженностью около 96 верст.

Во-вторых, расходовать ассигнованный по условному отпуску по смете чрезвычайных расходов Министерства путей сообщения на 1898 г. кредит на сооружение железнодорожных линий: Владиславовка–Керчь, Волчанск–Купянск и Пятихатка–Користовка – 4 млн руб.⁴⁵⁴.

При постройке линии Владиславовка–Керчь вместе с ветвью от Керчи к заводам Брянского общества (95,33 версты) требовалось произвести отчуждение 590 десятин земли, а также возникла потребность «во временном занятии некоторых земель, так и в установлении права участия в пользовании чужим имуществом». Впоследствии возникла необходимость в развитии станции Владиславовка и устройством соответствующих сооружений⁴⁵⁵.

В заключении, принимая во внимание, что производство работ по постройке линии Владиславовка–Керчь с ветвью подходит под понятие государственной и общественной пользы, для которых закон (ст. 575 т. X ч. I) допускает принудительное отчуждение и временное занятие земель, а равно и установление права участия в пользовании чужим имуществом, что производство работ по постройке означенной линии представляется неотложным

⁴⁵³ Крымский вестник. 23 августа 1898. № 153. С. 3.

⁴⁵⁴ РГИА. Ф. 1151. Оп. 12. Ч. 1898. Д. 146. Л. 2–2 об.

⁴⁵⁵ Там же. Л. 2 об.

и для успешного хода таких работ является необходимым безотлагательное занятие земель и имуществ и что переговоры с владельцами о приобретении путем добровольного соглашения необходимых для этой цели имуществ могут замедлить ход работы. В этой связи министр путей сообщения представил в Государственного совета вместе с проектом именного высочайшего указа об отчуждении имущества перечень необходимых для производства работ по постройке линии Владиславовка–Керчь с ветвью⁴⁵⁶.

Государственный совет в соединенных департаментах гражданских и духовных дел и государственной экономии разрешил сооружение железнодорожной линии от станции Владиславовка Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги или от одного из ближайших к названной станции пунктов до города Керчи с ветвью к заводам Брянского металлургического общества близ Еникале, для того чтобы означенная линия была соединена с селением Ак-Монай и крепостью Керчь. Было принято постановление. Во-первых, сделать надлежащие распоряжения к отчуждению или временному занятию необходимых для указанных целей и для развития станций сооружаемых рельсовых путей земель с их принадлежностями, а также к установлению в необходимых случаях права частного участия в пользовании ими. Во-вторых, при вознаграждении владельцев действовать на основании общих узаконений об имуществе, отчуждаемых по распоряжению правительства. В-третьих, ввиду безотлагательности строительных работ занимать обозначенные земли вслед за совершением их описей, с соблюдением правил, изложенных в статьях 594 и 595 гражданских законов⁴⁵⁷.

16 июня 1898 г. Управление казенных железных дорог Министерства путей сообщения опубликовало разрешение о сооружении за счет казны 4 железнодорожных линий, одна из них от станции Владиславовка Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги до города Керчи, с ветвью к

⁴⁵⁶ РГИА. Ф. 1151. Оп. 12. Ч. 1898. Д. 146. Л. 3.

⁴⁵⁷ Там же. Л. 8.

заводам Брянского металлургического общества близ Еникале⁴⁵⁸. Это решение было подготовлено на основе императорского указа от 8 июня 1898 г., составленного на основании прежде подготовленного проекта Государственного совета⁴⁵⁹.

Ветка от Владиславовки до Керчи была построена почти за два года.

Последовательность станций Владиславовка-Керченской линии была следующий: Владиславовка – Ак-Монай – Али-Бей – Семь Колодезей – Ойсул – Ташлыяр – Салын – Багерово – Керчь – крепость⁴⁶⁰. Главным инженером назначался А.С. Ветринский⁴⁶¹.

В газете «Крымский вестник» подробно освещалось строительство ветки. Читателей знакомили с завершением каждого этапа возведения новой ветки: «Работы по сооружению Керченской железнодорожной линии быстро подвигаются вперед. Железнодорожной путь совершенно закончен до полустанка Багерово, и в настоящее время преступлено к укладке рельсов на последнем пролете, протяжением 12 верст, Багерово–Керчь. Работы эти будут закончены дней чрез 15–20, так что в средних числах февраля получится возможность пустить первый сквозной поезд от начальной станции Керченской линии Владиславовка до Керчи. Теперь производится непрерывное движение рабочих поездов лишь до полустанка Багерово. Дорожные сооружения закончены, Аджельский мост временно деревянный и будет заменен железным. Все гражданские сооружения, в том числе выделяющееся по своим размерам и внешнему архитектурному виду пассажирское здание в Керчи, закончены вчерне и будут сданы дороге совершенно законченными не позже предстоящего 1-го июня. Произошедшее, вследствие наступивших в конце ноября прошлого года сильных холодов, промедление в общем ходе работ ныне устранено, и можно вполне рассчитывать, что правильное пассажирское и грузовое движение по

⁴⁵⁸ РГИА. Ф. 1289. Оп. 3. Д. 1276. Л. 2.

⁴⁵⁹ Там же. Л. 6.

⁴⁶⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 104. Д. 24. Л. 3.

⁴⁶¹ Крымский вестник. 17 июня 1900. № 154. С. 3.

Керченской линии начнется не позже начала второй половины текущего года»⁴⁶².

В январе 1900 г. в крымской газете анонсировалось скорое открытие движения. «По Керченской линии временное пассажирское движение откроется во второй половине февраля; в настоящее время производятся работы по укладке пути от последнего полустанка Багерово, и до конечной станции Керчь осталось уложить путь на расстоянии 9 верст»⁴⁶³. Первый сквозной поезд по линии Владиславовка–Керчь был пущен 15 февраля 1900 г., о чем в местной хронике было напечатано: «В настоящее время работы по укладке и балластировке пути подходят уже к самому городу и закончены будут в течение текущей недели. Временное пассажирское движение по Керченской линии откроется с 15-го февраля, правильная же эксплуатация линии начнется по окончании всех гражданских сооружений и не ранее второй половины текущего года»⁴⁶⁴. В итоге временное пассажирское движение по Керченской линии было открыто 1 марта 1900 г., поезда от станции Владиславовка ходили в Керчь три раза в неделю: по понедельникам, средам и пятницам, а из Керчи – по вторникам, четвергам и субботам. Вместе с пассажирским движением открывалось временное товарное движение⁴⁶⁵. Управление работ по постройке Керченской линии приступило к работам по сооружению железнодорожной ветви от Керчи к Брянскому металлургическому заводу. Работы по сооружению этой ветви протяжением в 8 верст были закончены в первой половине апреля 1900 г., тогда же был пущен первый сквозной поезд, к встрече которого деятельно готовилась дирекция завода. Постоянная эксплуатация Керченской линии с примыкающими к ней ветвями началось с 1 июля 1900 г.⁴⁶⁶. Министр внутренних дел разрешил в связи с открытием движения по железнодорожной линии от станции Владиславовки до Керчи произвести изменения в почтовых сообщениях, а именно: был закрыт почтовый тракт от Феодосии до Керчи с упразднением находящихся на нем

⁴⁶² Крымский вестник. 21 января 1900. № 19. С. 3.

⁴⁶³ Крымский вестник. 28 января 1900. № 26. С. 3.

⁴⁶⁴ Крымский вестник. 9 февраля 1900. № 37. С. 3.

⁴⁶⁵ Крымский вестник. 29 февраля 1900. № 55. С. 3.

⁴⁶⁶ Крымский вестник. 24 марта 1900. № 79. С. 3.

Парпачской, Аргинской и Султановской почтовых станций⁴⁶⁷.

Таким образом, 30 марта 1900 г. Управление казенных железных дорог Министерства путей сообщения отапортовало об открытии временного движения пассажирских поездов три раза в неделю на Керченской ветви⁴⁶⁸.

С 23 мая 1900 г. была разрешена перевозка почты по Керченской ветви. Согласно временному расписанию, как и несколько ранее весной, отход товаро-пассажирских поездов из Феодосии в Керчь осуществлялся по понедельникам, средам и пятницам и обратно из Керчи в Феодосию – по вторникам, четвергам и субботам.

Открытие ежедневного почтово-пассажирского сообщения по Керченской железнодорожной линии, по сообщению газеты «Крымский вестник», было отложено на неопределенное время. Одной из причин такого решения стало отсутствие воды.⁴⁶⁹ По замечанию местной прессы 25 октября 1900 г., открытие постоянного движения поездов вновь было отложено из-за отсутствия на некоторых станциях воды⁴⁷⁰.

По ходатайству земской управы крупные землевладельцы деревни Семь Колодезей изъявили о согласии построить на свой счет помещение под почтовое отделение при одноименной станции Керченской ветви и к этому выделить еще сумму 210 руб. на его обустройство. Земская управа обратилась с ходатайством к начальнику Одесского почтово-телеграфного округа о скорейшем разрешении к открытию на указанной станции почтового отделения. В прессе отмечали, что «нельзя здесь не заметить, что с открытием почтового отделения, которое явится единственным по всей Керченской ветви, на станции Семь Колодезей последняя явится самым бойким пунктом по линии, тем более что здесь предполагается открыть еще аптеку и тут же имеет поселиться вольнопрактикующий врач»⁴⁷¹. Начальником Одесского почтово-телеграфного округа разрешено было с 1

⁴⁶⁷ Крымский вестник. 17 мая 1900. № 125. С. 2.

⁴⁶⁸ РГИА. Ф. 1289. Оп. 3. Д. 1276. Л. 14.

⁴⁶⁹ Крымский вестник. 9 августа 1900. № 203. С. 3.

⁴⁷⁰ Крымский вестник. 27 октября 1900. № 282. С. 3.

⁴⁷¹ Крымский вестник. 10 марта 1902. № 64. С. 3.

ноября открыть почтово-телеграфного отделение на этой станции⁴⁷².

Торжественное открытие Керченской ветки состоялось 1 ноября 1900 г.⁴⁷³. На следующий день управление Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги сделало распоряжение всем начальникам станций Керченской линии освятить все станции и жилые помещения по причине приема этой ветви в эксплуатацию и в виду открытия постоянного движения поездов. С особенной торжественностью было совершено освящение Ак-Монойской станции – первой от Владиславовки, сюда был приглашен причт села Владиславовки, и в освящении приняла участие капелла Д.А. Агренева-Славянского⁴⁷⁴.

6 мая 1901 г. было введено первое летнее расписание⁴⁷⁵. Ходили два товарно-пассажирских поезда на каждом направлении, один утром, второй ночью. Например, утренний поезд из Керчи выходил в 9:55, а прибывал в Владиславовку в 13:30, а ночной поезд отправлялся в 3:00, на конечной станции он был в 7:52. Утренний поезд шел быстрее и преодолевал расстояние в 85 верст почти за 3,5 часа, тогда как на ночном поезде поездка увеличивалась до 4 часов.

Относительно отчуждения земель для железной дороги печатались материалы и в местной газете. Работала Особая комиссия по производству оценки земель, отчужденных под полотно железнодорожной линии и станционные сооружения. Оценка производилась по всей линии, начиная от станции Владиславовка до станции Керчь. Первоначально управление железной дороги предложило произвести оценку городской земли по соглашению с городским управлением. Город принял предложение, оценив землю, занятую под железнодорожное полотно, в 300 руб. за десятину, площадь же, занятая станцией, была оценена в 1 200 руб. за десятину, поскольку эта земля принадлежала к наиболее ценным городским участкам. Однако железнодорожное управление и городская дума не смогли договориться. На заседании городской думы 6 июля 1901 г. постановили считать прежнее соглашение недействительным. 3 марта

⁴⁷² Крымский вестник. 15 октября 1902. № 261. С. 3.

⁴⁷³ Крымский вестник. 1 ноября 1900. № 287. С. 2.

⁴⁷⁴ Крымский вестник. 5 ноября 1900. № 291. С. 3.

⁴⁷⁵ *Бесчинский А.Я.* Путеводитель по Крыму. М.: т-во И.Н. Кушнерев и К., 1904. С. 460.

1902 г. было созвано экстренное заседание думы по тому же вопросу. Были выдвинуты новые критерии оценки, а именно: городская земля будет оцениваться по ее действительной стоимости. Земля под железнодорожной дорогой была разделена на категории – в зависимости от качества. Полевая земля оценивалась по доходности. Хлебопахотные участки, занятые дорогой, было предложено оценить в 300 руб. дес., усадебную землю, первоначально предполагавшуюся городом под заселение, – в 1 200 руб. дес. Рудные земли дума решила оценить, сообразуясь с теми богатствами, которые находятся в их недрах. Эта была самая дорогая категория. Одна десятина рудной земли оценивалась в 18 000 руб. Кроме того, дума разрешила произвести необходимый расход на производство изысканий и исследований рудных участков земли⁴⁷⁶.

С началом строительства Керченской ветви сразу стал прорабатываться вопрос о содержании жандармского полицейского надзора. Главное управление отдельного корпуса жандармов подготовило записку министру финансов в июне 1899 г. об ассигновании сумм на содержание жандармского полицейского надзора на строящихся железных дорогах. Согласно высочайшему повелению от 16 марта 1867 г., жандармско-полицейский надзор на вновь проводимых железных дорогах должен был учреждаться одновременно с началом работ в составе не менее одного офицера на 200 верст пути и двух унтер-офицеров на каждую станцию⁴⁷⁷. На линию Владиславовка–Керчь с 3 ветвями, по числу 6 станции на всем ее протяжении, согласно вышеупомянутому повелению, необходимо было назначить 12 унтер-офицеров, в том числе ввиду образования нового отделения, 1 вахмистра, с включением добавляемых 22 нижних чинов в штат Харьковского жандармского полицейского управления железных дорог.

На содержание нового штата жандармского полицейского управления, состоявшего из 1 начальника отделения, 1 вахмистра и 29 унтер-офицеров, требовался расход ежегодно по 8 626 руб. и единовременно 1 342 руб., а также на разъезды во время постройки двум начальникам управлений по 300 руб., и 3

⁴⁷⁶ Крымский вестник. 8 марта 1901. № 62. С. 3.

⁴⁷⁷ РГИА. Ф. 565. Оп. 1. От. 1. Д. 3196. Л. 1.

начальникам отделений по 500 руб. в год каждому, которые должны были быть отнесены на счет казны по смете военного министерства⁴⁷⁸.

Министерство путей сообщения запрашивало Министерство внутренних дел осуществить скорейшее назначение жандармского полицейского надзора, поскольку в течение 1899 г. ожидалось значительное число рабочих, а отсутствие надзора крайне затрудняло производить работы. Следовало производить наблюдения за регистрацией и благонадежностью рабочих, занятых на работах⁴⁷⁹.

Министерство финансов поддержало мнение об усилении штата Харьковского жандармского полицейского управления железных дорог для надзора на строящейся железнодорожной линии Владиславовка–Керчь с отнесением на кредит военного министерства – единовременного в 1 342 руб. и постоянных выплат – во время постройки дороги по 10 726 руб., со дня открытия движения по 8 626 руб. в год. Однако такой порядок объявлялся временным из-за обсуждения вопроса об изменении организации жандармского надзора на железных дорогах⁴⁸⁰.

4.2. Строительство портовой ветви в Керчи

В 1908 г. начались переговоры о сооружении керченской портовой ветви, с инициативой выступил Керчь-Еникальский градоначальник Василий Васильевич Аверкиев. Даже для строительства такой короткой ветви потребовалось согласование с министрами путей сообщения, финансов, торговли и промышленности⁴⁸¹.

При обсуждении вопроса о значении Керченской портовой ветви прежде всего выяснилось, что на благоустройство Керченского порта были потрачены крупные суммы, однако он не соединен с рельсовой сетью, хотя и находится от железнодорожной линии всего на расстоянии около двух верст. «Несомненно,

⁴⁷⁸ Там же. Л. 2–2 об.

⁴⁷⁹ Там же. Л. 2 об.

⁴⁸⁰ Там же. Л. 5–5 об.

⁴⁸¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 1.

что такое положение дела должно неблагоприятно влиять на развитие Керченского порта и невыгодно отзываться на его торговле, а также и на интересах местной промышленности, главным образом, мукомольного дела, достаточно развитого в Керчи», – отмечалось в ходатайстве Аверкиева⁴⁸². Очевидно, что градоначальник лоббировал интересы местного купеческого общества. В начале января 1908 г. состоялось совещание купеческого общества города Керчи по вопросу о соединении Керченского порта железнодорожным путем с Керченской веткой южных железных дорог. В работе совещания приняли участи 50 купцов и купеческий старшина Х. Франгопуло, которые утвердили следующие решения: «1. Проведение железнодорожного пути к набережным строящегося мола, являющееся необходимым вследствие существующей наличности обмена грузов между портом и железной дорогой, расширит и улучшит Керченский порт, разрешает возрастать ввоз предметов, потребных для развития промышленности, как-то угля, машин и проч. 2. При проведении подходного железнодорожного пути к порту, который должен направиться от ближайшего к порту пункта ветви, идущей от Керченской ветки к металлургическому заводу, должна быть устроена городская портовая железнодорожная станция на Ремесленной площади для приема грузов и пассажиров. 3. Работы по проведению подходного этого пути к порту было бы весьма желательно закончить одновременно с работами по устройству широкого мола»⁴⁸³.

Параллельно этот вопрос прорабатывался в бюрократических недрах Петербурга. Коммерческая часть эксплуатационного отдела управления железных дорог подготовила справку об особенностях Керченского порта. В справке содержалась статистика по оборотам Керченского порта во внешней торговле⁴⁸⁴:

Год	Вывоз	Привоз
------------	--------------	---------------

⁴⁸² РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 1173. Л. 2.

⁴⁸³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 9–10об.

⁴⁸⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 14–14об.

	Пуд.	Руб.	Пуд.	Руб.
В тысячах				
1900	935	1.012	396	863
1901	3.014	2.290	281	668
1902	5.323	3.160	46	221
1903	2.425	1.764	4	2
1904	2.2025	1.772	-	-
1905	3.406	2.884	8	19

Кроме торговых оборотов Керчь отличалась довольно оживленным грузооборотом по малому каботажу⁴⁸⁵:

Год	Отправлено	Прибыло	Итого
Тысячи пудов			
1900	3.814	13.617	17.431
1901	3.717	13.372	17.089
1902	4.270	8.218	12.488
1903	4.869	6.709	11.578
1904	4.637	7.417	12.054
1905	5.643	6.358	12.001

В справке были представлены объемы грузов в тысячах пудов, перевезенных по ветви Владиславовка–Керчь⁴⁸⁶:

Год	По направлению	
	к Керчи	к Владиславовке
1900	162	266
1901	2.265	1.763
1902	2.213	1.475

⁴⁸⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 15.

⁴⁸⁶ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 16 об.

1903	2.022	1.769
1904	2.088	1.601
1905	1.787	1.874

Таким образом, коммерческая часть управления железных дорог, исходя из приведенных данных и соображений, а именно – с точки зрения коммерческой эксплуатации, скептически относилась к постройке портовой ветви за счет казны и ее окупаемости. В справке приводились следующие аргументы. Во-первых, нельзя рассчитывать на значительное привлечение перевозок. Во-вторых, если при постройке Керченской линии соединение ее с портом встречало технические затруднения, заставившие устроить станцию вне города и порта, то вряд ли такие затруднения могли быть устранены без особых затрат. В-третьих, с постройкой ветви и станции в порту придется отказаться от работы теперешней, уже оборудованной⁴⁸⁷.

Спустя несколько лет вновь вернулись к проекту строительства портовой ветви. Вопрос об устройстве такой ветки обсуждался в образованной при департаменте железнодорожных дел Министерства финансов комиссии о новых железных дорогах, причем комиссией единогласно было признано желательным устройство ветви за счет казны. Что касается стоимости постройки ветви, то по расценочной ведомости, одобренной в особой комиссии, таковая стоимость «определилась за вычетом стоимости старогодных рельсов и креплений, не требующих денежного ассигнования, в сумме 330 501 руб.»⁴⁸⁸.

Расценочная ведомость на производство постройки ветви Южных железных дорог к широкому молу Керченского торгового порта с примыканием ее к существующей Керченской заводской ветви на второй версте была рассмотрена в комиссии при управлении железных дорог и одобрена 31 мая 1913 г.. Речь шла о сумме в 330 501 руб. Протяженность ветви (до упора на широком молу) составляла 2,55 верст., станционного пути на станцию Керчь-порт – 0,72

⁴⁸⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 17–17об.

⁴⁸⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 1173. Л. 2–2об.

верст, пути в порту – 1,86 верст., предохранительного тупика – 0,12 верст. Всего – 5,25 верст.⁴⁸⁹.

Кроме того, была составлена предварительная смета. По ней отчуждение имуществ обходилось в 127 460 руб., устройство земляного полотна в 83 625 руб. 05 коп., искусственные сооружения в 32 664 руб. 50 коп., верхнее строение в 45 021 руб. 15 коп., путевые постройки и проезды в 12 907 руб. 40 коп., телеграф в 650 руб. 00 коп., станционные постройки в 17 445 руб., принадлежности станций в 11 010 руб., общие расходы в 8 841 руб. 90 коп. Всего по смете выходило 339 625 руб. 00 коп., а за исключением 9 123 руб. 82 коп. стоимости старых рельсов и скреплений как не требующих ассигнования – 330 501 руб. 68 коп.

Строительство Керченской портовой ветви вопреки местной администрации не было поддержано Министерством путей сообщения, где скептически оценивали ее доходность. В газете «Керченское слово» был опубликован материал, который содержал весьма пессимистические настроения: «По наведенным городским головою В.В. Аверкиевым во время его служебной командировки справкам, в Министерстве путей сообщения вопрос о соединении станции Керчь с строящимся в городе Керчи глубоким портом встретил неблагоприятное сообщение. Не отрицая общегосударственного значения соединения Керченской ветки южных дорог с строящимся глубоким портом, хозяйственно-инспекторская часть эксплуатационного отдела министерства, опираясь на статистические данные за прежнее время о грузах, поступающих с нее, и исходя из соображений выгод, какие могут извлечь южные дороги от соединения станции Керчь с Керченским портом, пришла к отрицательному ответу по этому вопросу. Городской голова возбудил перед Министерством путей сообщения новое ходатайство о скорейшем разрешении этого вопроса в положительном смысле. Он находил, что отказ в соединении порта с железной дорогой по соображениям выгод южных дорог, основанным на статистических данных, не учитывавших совершенно такого крупного фактора, как сооружение

⁴⁸⁹ Там же. Л. 4.

глубокого морского порта, было бы в высшей степени противно общегосударственным интересам, особенно принимая во внимание, что расстояние между портом и ближайшим к нему пунктом Керченской ветви не превышает 1,5–2 верст и что соединение ее с портом не представляется никаких технических трудностей. Если до последнего времени, как это доказывают статистические данные, Керченский мелкий, открытый и неудобный порт получал свои грузы главным образом гужем, то из этого нельзя сделать безошибочного вывода, что и в будущем, при сооружении удобного, глубокого и защищенного порта, Керчь будет получать свои грузы только гужем и что потому ей должно быть отказано в соединении порта с железной дорогой на расстоянии каких-нибудь 1,5–2 верст. Отсюда и само заключение, что соединительная ветвь между станцией Керчь и портом будет убыточна для южных железных дорог, является только предположением, а не убедительным доводом, могущим опровергнуть соображения общегосударственные, в силу коих порт и железная дорога не могут находиться на ничтожном между собою расстоянии. К этому необходимо добавить, что по проекту Министерства торговли и промышленности, осуществление которого приходит к концу, главнейшая часть портовых сооружений – “широкий” мол – рассчитана именно на проложение железнодорожных путей и при условии отсутствия их является совершенно ненужным сооружением»⁴⁹⁰.

Однако отрицательное заключение Министерства путей сообщения еще не означало блокировку проекта портовой железнодорожной ветви. Уже 31 июля 1909 г. Министерство финансов сообщало о повторном рассмотрении проекта в Министерстве путей сообщения и комиссии о новых железных дорогах⁴⁹¹. Вообще строительство железнодорожных коммуникаций в Крыму затрагивало перестройку и модернизацию морских портов, в случае с Севастополем торговая гавань была перенесена в Феодосию, однако были подготовлены проекты и шли бурные дискуссии относительно того, как это лучше сделать. О Феодосийском

⁴⁹⁰ Керченское слово. 21 октября 1908. № 22. С. 2.

⁴⁹¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 18.

порте было подробно рассказано в предыдущей главе. Схожий сценарий развивался в Керчи. Только в последнем случае перестройка порта началась раньше. В памятной записке керчь-еникальского городского головы, посланной в департамент железнодорожных дел Министерства финансов, известно, что еще в 1899 г. на производство работ по капитальному улучшению Керченского порта из средств казны было ассигновано 3 196 тыс. руб. В 1905 г. Министерством торговли и промышленности было выполнено работ первой очереди на сумму 1 100 тыс. руб.⁴⁹². Широкий мол в Керченском порту по проекту Министерства торговли и промышленности предназначался для прокладки по нему рельсовых путей, как для непосредственной перегрузки товаров из вагонов на морские суда, так и для выгрузки их в амбары, постройка которых предполагалась на этом же моле, однако в проект не вошло соединение рельсовых путей широкого мола с Керченской ветвью, находящейся на расстоянии от 1,5 до 2 верст от широкого мола⁴⁹³.

В 1907 г. добиться консенсуса между Министерством торговли и промышленности и Министерством путей сообщения в финансировании короткой соединительной линии удалось не сразу⁴⁹⁴.

Министерство путей сообщения держало паузу на протяжении 6 месяцев с ответом, и только в 1908 г. Аверкиев узнал, что управление железных дорог отказывается финансировать сооружение этой ветки, аргументируя это тем, что «все зерно подвозится к Керчи гужем» и выгоды для соединения Керченской ветви с портом для южных дорог нет⁴⁹⁵. Очевидна абсурдность этого решения.

Прошло еще два года. Перестройка и техническая модернизация порта в Керчи близилась к окончанию, однако вопрос о соединении его с железнодорожным путем оставался нерешенным, поэтому Керченская городская дума 24 сентября 1910 г. постановила уполномочить городского голову вновь ходатайствовать о скорейшем соединении железнодорожным путем Керченской

⁴⁹² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 19.

⁴⁹³ Там же. Л. 19–19 об.

⁴⁹⁴ Там же. Л. 19.

⁴⁹⁵ Там же. Л. 19.

ветви с широким молотом⁴⁹⁶.

После осмотра новых сооружений в Керченском порту 6 октября 1910 г. в управлении железных дорог переменили свое решение и пришли к заключению «о необходимости скорейшего удовлетворения ходатайства города о соединении широкого мола непрерывным железнодорожным путем с Керченской ветвью»⁴⁹⁷. В отчетной записке говорилось следующее: «Не подлежит никакому сомнению, что с устройством непрерывного сообщения Керченского порта с железной дорогой и предоставлением Керчи пользования навигационным тарифом, которым пользуются все остальные порты Черного моря, кроме Керчи, и большая часть портов Азовского моря, потребность ее в подвозе зерна по меньшей мере удвоится. Керченский порт не только пункт торговли, но и пункт оживленного товарообмена и пассажирского движения. Грузооборот этого порта по внутренней торговле составляет от 12 до 13 млн пудов, число приезжающих и выезжающих пассажиров на пароходах четырех функционирующих в порте обществ – достигает 100 000. И с примкнутием к порту железной дороги, несомненно, это движение сообщится и передастся, если не во всем объеме, то в более или менее значительной части, и Керченской ветви. Сооружение соединительной ветви к Керченскому порту на протяжении до 6 верст по приблизительному исчислению местного присутствия по портовым делам принято в сумме от 208 700 руб. до 220 000 руб., включая уплату за отчуждение, исчисленную в сумму 135 000 руб.»⁴⁹⁸.

Вскоре (1 декабря 1910 г.) состоялось заседание комиссии о новых железных дорогах под председательством директора департамента железнодорожных дел Гиацинтова по вопросу о сооружении Керченской портовой ветви. В комиссии обсуждался вопрос о значении Керченской портовой ветви, в рамках которого были рассмотрены проблема отсутствия прямого сообщения порта с рельсовой сетью и влияние железнодорожных дорог на

⁴⁹⁶ Там же. Л. 20.

⁴⁹⁷ Там же. Л. 20.

⁴⁹⁸ Там же. Л. 21.

торговую деятельность Керченского порта. На заседании уточнили, что одного заявления со стороны городского головы недостаточно и необходимо формальное постановление городской думы, утвержденное Министерством внутренних дел в связи с разрешением постройки на казенный счет. Кроме того следовало в обязательном порядке передать в казну безвозмездно ту городскую землю, по которой пройдет новая портовая ветвь⁴⁹⁹. Таким образом, в заключении комиссия констатировала желательность строительства на средства казны железнодорожной ветви, соединяющей широкий мол Керченского порта с Керченской железнодорожной веткой, но с отчуждением земли, необходимой под строительство на безвозмездной основе⁵⁰⁰. К 1913 г. было закончено сооружение в Керченском порту так называемого широкого мола для причала и погрузки судов «с бассейном глубиной 20 футов и преступлено к сооружению подходного к этому молу канала той же глубины». После завершения значительной перестройки порта предполагалось приступить к строительству портовой железнодорожной ветви, за которую так много лет хлопотала местная администрация.

Комиссия новых железных дорог при Министерстве финансов признала желательным устройство железнодорожного пути между широким молем и Керченской ветвью Южных железных дорог. По данным составленного проекта, расценочная ведомость проектируемой ветви была определена на сумму 323 400 руб. Как отмечалось в газете «Крымский вестник»: «Хотя этот проект Керченской портовой ветви еще не получил утверждения управления железных дорог, но имеется основание полагать, что постройка ветви осуществится, так как министерством уже предложено управлению Южных железных дорог оформить безвозмездную передачу земли в необходимом для ветви количестве, которое Керчь согласился уступить Южным дорогам только при условии постройки Керченской портовой ветви»⁵⁰¹.

⁴⁹⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1120. Л. 48–52.

⁵⁰⁰ Там же. Л. 52.

⁵⁰¹ Крымский вестник. 18 марта 1913. № 71. С. 3.

11 июня 1914 г. на заседании Государственной думы был одобрен законопроект об отпуске из государственного казначейства средств на сооружение Керченской портовой ветки. Стоимость работ была определена не свыше 339 124 руб.⁵⁰².

Итак, накануне Первой мировой войны было принято решение об отпуске из Государственного казначейства средств на сооружение Керченской портовой ветки, где содержались следующие положения: «1. Определить стоимость сооружения Керченской портовой ветки в сумме не свыше 339 124 руб., а за вычетом расходов, не требующих денежного ассигнования, в сумме не свыше 330 000 руб. 2. Отпустить из средств Государственного казначейства в 1914 году на сооружение указанной в предыдущем первом отделе ветки не свыше 330 000 руб., с отнесением этого расхода на счет назначения по № 597 государственной росписи расходов на 1913 г.»⁵⁰³.

Строительство Владиславовка-Керченской железнодорожной ветки завершало процесс объединения торговых гаваней Крыма в единую систему железнодорожного сообщения с материком, а также дало мощный импульс для перестройки порта и превращения его в один из крупнейших торговых форпостов на юго-востоке Крыма. При проектировании и строительстве Владиславовка-Керченской железнодорожной линии был учтен предшествующий опыт. Развернутая смета финансовых расходов и план работ включали не только описание строительных работ, объектов путевого хозяйства, материалов, но также суммы на отчуждение земель и имущества. Противоречия в столичной бюрократической среде и местных органах власти демонстрировали разные подходы к целесообразности и необходимости строительства железнодорожной линии, что сказывалось на сроках принятия решения.

⁵⁰² Крымский вестник. 16 июня 1914. № 151. С. 3.

⁵⁰³ РГИА. Ф. 350. Оп. 60. Д. 1173. Л. 1.

Глава 5. Евпаторийская железнодорожная линия

5.1. Проекты частного железнодорожного строительства в Евпатории в последней четверти XIX века

Строительство Лозово-Севастопольской железной дороги, главной магистрали в Крыму, положило начало формированию сети железнодорожного сообщения на полуострове. Уже от этой линии ответвления вели к портам и уездным центрам. Такие проекты разрабатывались как на уровне местной администрации, так и на уровне министерства. Русские и иностранные предприниматели представили свои проекты, соединяющие Евпаторию, Ялту, Бахчисарай и даже Кавказский край с основной магистралью. Например, долго обсуждался проект соединения города Ялты с рельсовым путем Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги, что нашло отражение в прессе. В «Московских ведомостях» напечатали заметку: «В 1883 г. Министерство путей сообщения командирует нынешним летом нескольких инженеров в Крым и на Кавказ. В Крыму предположено сделать изыскание между Симферополем, Ялтой и Евпаторией»⁵⁰⁴.

Впервые замысел соединить Евпаторию с ближайшим пунктом Лозово-Севастопольской железной дороги возник в 70-х гг. XIX в. Инженер и видный математик А.К. Больман в своей работе сравнил торговые имущества Евпаторийского и Севастопольского портов и отметил, что незамерзающий Евпаторийский порт с прекрасным морским берегом, минеральными лечебными источниками и теплым климатом является очень удобным и привлекательным для морских купаний и лечения. В сопоставлении торговых отношений Евпаторийского и Севастопольского порта Больман не находил различий. Из его рассуждений следовало, что после открытия движения по Лозово-Севастопольской дороге ожидается свыше 21 млн пудов хлебных и льняных товаров и положение Евпаторийского порта сильно ухудшится. Чтобы этого не допустить, следует построить рельсовое сообщение между Евпаторией и

⁵⁰⁴ Московские ведомости. 26 мая 1883. № 144. С. 3; Современные известия. 27 мая 1883. № 143. С. 2.

ближайшей станцией Лозово-Севастопольской станцией – Китай (позже – Сарабуз)⁵⁰⁵.

Планируемый валовой доход конно-железнодорожной ветки составлял бы 372 000 руб. В проекте Большана указывались следующие параметры. 1. Длина дороги не более 50 верст. 2. Прохождение товарных грузов не более 10 часов, а движение пассажиров, почты – не более 4 часов. 3. На линии 4 станции, на расстоянии 14 верст друг от друга, на всех станциях запланированы прием и выдача товаров. 4. Количество товарных вагонов и платформ рассчитывается исходя из перевозки 6 млн пуд. груза, а пассажирские – для перевозки 200 000 человек. 5. По всей линии будет электромагнитный телеграф. 6. Срок строительства – один год со дня разрешения. 7. После открытия движения в течение двух лет планируется построить еще 100 верст⁵⁰⁶.

На содержание и эксплуатацию дороги инженер подготовил примерную смету: на содержание дороги – 45 500 руб., обслуживание 4-х станций – 7 250 руб., жалование 2-м смотрителям – 4 440 руб., плата за нагрузку и выгрузку товаров артельным образом – 18 800 руб., жалование сторожам – 4 500 руб., жалование прислуге на станциях – 3 000 руб., жалование 8 кондукторам – 2 500 руб., за отоплении и освещении – 3 000 руб., за смазку колес – 1 500 руб., для ремонта дороги, подвижного состава и т.д. – 20 000 руб., на содержание правления – 12 000 руб., на почтовые и канцелярские нужды – 3 000 руб., на непредвиденные надобности – 9 700 руб., всего – 137 500 руб.⁵⁰⁷.

В проекте уставе общества расписывался расход чистой прибыли, которая ежегодно распределялась на 11 статей: для уплаты процента облигационного капитала – 36 тыс. руб., 1,5% погашения облигационного капитала – 3 тыс. руб., погашение процента акционерного капитала – 14,2 тыс. руб., 6% на акционерный капитал – 18 тыс. руб., 1,5% на погашение акционерного капитала за 44 года – 1,5 тыс. руб., 14% в пользу губернского земства – 39 620 руб., 22% на улучшения

⁵⁰⁵ *Большан А.К.* Записка о земской конно-железной дороге от Евпатории до станции Китай Севастопольской железной дороги. СПб., 1873. С. 3–8.

⁵⁰⁶ Там же. С. 9–12.

⁵⁰⁷ Там же. С. 17–18.

порта – 62 260 руб., 24% на увеличение галерей и для облесения и орошении прорезываемой дорогой полосы – 67 920 руб., 4% в дивиденд администрации – 11 320 руб., 8% для усиления фонда товарных складов – 22 640 руб., 28% на остальное – 79 240 руб., всего – 355,7 тыс. руб.⁵⁰⁸. Этот проект, составленный с учетом местных интересов, где впервые устанавливался процент с доходности дороги в пользу земства, остался на бумаге. По всей видимости, проект даже не рассматривался в Петербурге, поскольку в министерской переписке фамилия Больмана ни разу не упоминалась. В 70-х годах XIX века все внимание было сосредоточено на строительство главной магистрали – Лозово-Севастопольской дороги.

Спустя десятилетие предводитель дворянства Евпаторийского уезда, военный инженер, полковник Павел Николаевич Казначеев в своей обстоятельной докладной записке от 31 августа 1883 г. отмечал торговое значение Евпаторийского уезда. «Лозово-Севастопольская дорога, – писал Казначеев, – оставила в стороне естественные источники добычи соли, главнейшими пунктами которых представляются Евпаторийский и Перекопский уезды, и связать ее с главнейшим неиссякаемым богатством Евпаторийского уезда – солеродными пунктами – представляется настолько существенно необходимым для преуспевания дальнейшего развития в уезде соляного промысла, тесно связанного с ним благосостояния народа, что Евпаторийское земство постановило ходатайствовать о разрешении ему, без гарантии правительства, проложить паровой узкоколейный железный путь от города Евпатории до станции Бюк-Онлар на Лозово-Севастопольской железной дороге»⁵⁰⁹.

Проектируемый путь должен был послужить, подъездным путем со стороны Евпаторийского порта к Лозово-Севастопольской железной дороге и дать возможность перевезти 2–3 млн пудов груза в виде соли, шерсти и других продуктов сельского хозяйства. Взамен городу был необходим каменный уголь

⁵⁰⁸ Там же. С. 19.

⁵⁰⁹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 1–3 об.

из-за недостатка топлива в уезде⁵¹⁰. По сообщению газеты «Современные известия» первое ходатайство Евпаторийской городской думы было рассмотрено 12 января 1883 г. Дума постановила ходатайствовать о разрешении постройки железной дороги в Симферополь или Сарабуз в связи с обращением агента г. Мальцева относительно образования компании с небольшой субсидией от города⁵¹¹.

Таврический губернатор А.Н. Всеволожский обратился к министру внутренних дел Д.А. Толстому. В своем письме от 24 октября 1883 г. он писал, что Евпаторийское земское собрание в заседании 30 апреля 1883 г. постановило ходатайствовать перед правительством о разрешении устроить паровой железный узкоколейный путь от Евпатории до станции Бююк-Онлар Лозово-Севастопольской железной дороги и поддержать составленный проект этого сооружения, представленный на рассмотрение в Министерство путей сообщения. Губернатор указывал, что осуществление этого предприятия может активизировать «развитие сельскохозяйственной, промышленной и торговой деятельности Евпаторийского уезда бедного хлебом и лесом, но богатого солью и шерстью», транспортировка которых в ненастные времена года по грунтовым дорогам становится крайне сложной и затратной. Предположенный земством проект строительства узкоколейного пути соответствует местным потребностям, более того, не обременяет ни правительство, ни земство⁵¹².

Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел 16 декабря 1883 г. выслал ответ, в котором содержались несколько разъяснений: во-первых, о неизменности тарифа в течение 31-летнего периода эксплуатации дороги; во-вторых, об отсутствии преимущества у земства на постройку дороги; в-третьих, об обязательствах на перевозку арестантов, почты и. т.д.⁵¹³.

Слухи о строительстве дороги проникли в столичную прессу. В «Московских ведомостях» информировали читателей: «По новости из

⁵¹⁰ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 3 об.

⁵¹¹ Современные известия. 15 января 1883. № 14. С. 3.

⁵¹² РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 11–12.

⁵¹³ Там же. Л. 23–23об.

Евпатории, уже более года у них возник вопрос о соединении города Евпатории с Лозово-Севастопольской железной дорогой. И наконец, был заключен контракт с Шубербилером и Ко о постройке новой линии до станции Биюк-Онлар Лозово-Севастопольской железной дороги»⁵¹⁴.

По сообщению журнала «Железнодорожное дело» от 13 февраля 1885 г., в Комитет министров было внесено представление Министерства путей сообщения об утверждении избранного Евпаторийским уездным земством направления железной дороги от города Евпатория до станции Биюк-Онлар Лозово-Севастопольской железной дороги и о предоставлении сооружения и эксплуатации упомянутой линии Евпаторийскому уездному земству⁵¹⁵.

Однако утверждение проекта на министерском уровне затягивалось. В начале 90-х годов вновь вернулись к обсуждению строительства дороги, но уже с участие французов. Французские инженеры де-Мар-де-Требон (des Mares de Trebon), Карл Мартен (Ch. Martin) приехали в Евпаторию в августе 1891 г вместе с геодезистами. Они провели замеры на местности, а также измерили глубину прибрежной линии моря, пространство площади, которую предполагалось занять молем в 25 дес., составили план местности. Отдельно был составили план местности, где пройдет железная дорога. В проекте договора они представили обязательства построить мол в порту Евпатории и ветвь железной дороги до станции Биюк-Онлар Лозово-Севастопольской железной дороги без всякой гарантии города и казны. Евпаторийская дума приняла этого договор с некоторыми изменениями и единогласно согласилась. По сообщению местного корреспондента, в обществе было недовольство приглашением иностранных инженеров и вообще строительством дороги: «К нам приезжала компания из Одессы в 1883 году с предложением построить какую-то конно-железную дорогу в городе, и мы тогда отстояли и сказали; что будут делать наши тачечники? <...> сочинили они жалобу или протест на думу. В первом пункте жалобы сказано, что Евпатория процветает без мола и железной дороги, во втором – что мол в 25

⁵¹⁴ Московские ведомости. 14 июня 1883. № 163. С. 3.

⁵¹⁵ Железнодорожное дело. 1885. № 7. С. 52.

десятин для Евпатории мало, а нужен в 1 тыс. десятин. И мы не желаем мола и железной дороги»⁵¹⁶.

В городской думе 6 февраля 1892 г. был рассмотрен вопрос об окончательных условиях договора французской компании с городом по сооружению порта и железной дороги. Представитель компании К. Мартен просил представить на окончательное рассмотрение и утверждение собрания думы как проект договора, так и общий план сооружения и при согласии думы принять проект условий в том виде, как он представлен, без каких-либо добавлений или изменений. Городская думы одобрила проект, «признала его вполне отвечающим интересам города и заключила: проект принять в пределах прав города, считая таковой окончательным и остающимся в силе для обеих сторон при условиях осуществления концессионерами предприятия возбуждением перед правительством надлежащего ходатайства о разрешении на устройство предположенных сооружений, обязательно к 1-му апреля текущего года»⁵¹⁷.

15 марта 1892 г. в Министерство путей сообщения поступило прошение от французских граждан графа де-Требон и К. Мартен, в котором они ходатайствовали о разрешении им постройки на собственные средства порта в Евпатории, а также узкоколейной железной дороги от Евпатории до станции Бююк-Онлар Лозово-Севастопольской железной дороги⁵¹⁸.

Предприниматели обязывались построить порт и железную дорогу силами специально для того созданного акционерного общества без денежного участия казны при условии дарования концессии на 99-летний срок и предоставления обществу права взимать в свою пользу особые портовые сборы. При обсуждении

⁵¹⁶ Крымский вестник. 4 марта 1892 г. № 49. С. 3.

⁵¹⁷ Крымский вестник. 18 февраля 1892 г. № 38. С. 3.

⁵¹⁸ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 90 об.; По ходатайству французских граждан графа де-Мар-де-Требон и Карла Мартена о разрешении образовать акционерное общество для постройки и эксплуатации порта в г. Евпатории и узкоколейной ж. дороги от названного города до ст. Бююк-Онлар, Лозово-Севастопольской ж. дороги: В соед. присутствие Ком. Министров и Деп. гос. Экономии Гос. совета / М.-во пут. сообщ. Деп. д. Адм. отд. II делопроизводство. 9 ноября 1892 г. №17.160. СПб., 1892. С. 1–2.

проекта дума приняла все условия, но с дополнениями: 1. Город имеет право выкупа предприятия в течение 99-летнего периода. 2. В случае нехватки подвижного состава концессионеры обязаны увеличить количество, сообразуясь с необходимостью безостановочного движения грузов и пассажиров. 3. Порт можно будет углубить для доступа больших пароходов, которые вмещают груз до 180 тыс. пуд. 4. Портовые сборы должны уменьшиться. 5. Для водоснабжения названной станции город отпускает воду из артезианского колодца, находящегося на восточной стороне Евпатории⁵¹⁹.

Однако 67 жителей города Евпатории, представители купечества и крупных землевладельцев, подали прошение в Министерство путей сообщения, в котором оспаривали проект французских концессионеров⁵²⁰. Французы настаивали, что после закрытия Севастопольского порта с дешевым и регулярным сообщением торговое значение Евпаторийского порта будет увеличиться. Поэтому предприниматели предложили устроить в порту Евпатории мол для грузов в 250 тыс. тонн⁵²¹.

Французские предприниматели Де-Требон и К. Мартен учредили акционерное общество для сооружения порта и железной дороги под названием «Общество Евпаторийской железной дороги и порта» и ждали утверждения устава общества в Министерстве путей сообщения⁵²².

Предприниматели составили смету строительства железной дороги и порта: устройство порта – 1 340 тыс. руб., устройство железной дороги – 1 455 тыс. руб., содержание служащих за 3 года постройки – 205 тыс. руб., 5% на затраченный капитал за 3 года – 450 тыс. руб., итого – 3 450 тыс. руб. В заключение французы ходатайствовали: 1. Срок строительства железной дороги – 2 года, а порта – 4 года. 2. Безмездная уступка казенной земли в размере 36 десятин, необходимой под железную дорогу⁵²³. Общество Евпаторийской

⁵¹⁹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 91; По ходатайству.... Там же. С. 2.

⁵²⁰ По ходатайству... С. 3.

⁵²¹ Там же. С. 6.

⁵²² Устав общества Евпаторийской железной дороги и порта. СПб. 1892. С. 1.

⁵²³ По ходатайству... С. 7–8.

железной дороги и порта обязывалось провести дополнительные работы за свой счет, если железная дорога и порт окажутся недостаточными для грузовых и пассажирских перевозок. Правила для перевозки пассажиров и грузов были определены, исходя из общих правил Главного общества российских железных дорог⁵²⁴. Все технические вопросы решаются в Министерстве путей сообщения. Общество подчиняется всем законам Российской империи, существующим для железнодорожных акционерных обществ⁵²⁵.

По соглашению с министром путей сообщения С.Ю. Витте и министром финансов И.А. Вышнеградским ходатайство было внесено на обсуждение в комиссию по новым железным дорогам под председательством В.М. Верховского, которая заседала 31 марта, 1 и 29 апреля 1892 г.⁵²⁶. Комиссия признала возможным поддержать ходатайство французских предпринимателей де-Требона и Мартена о предоставлении им разрешение на постройку и эксплуатацию Евпаторийского порта и железной дороги⁵²⁷.

После утверждения правительством проекта компании должен был быть заключен договор между городом и строителями порта и дороги. В комиссии по новым железным дорогам рекомендовали увеличить глубину порта и перенести исходный пункт дороги – тянуть ее от станции Курман-Кемельчи Лозово-Севастопольской железной дороги, поскольку этот пункт более важен в торговом отношении⁵²⁸.

В газете «Крым» сообщалось, что французские предприниматели берут постройку на свой страх и риск, «не требуя денежного участия казны, с тем, однако, чтобы им была предоставлена концессия на 99 лет, а также дано право устанавливать особые торговые сборы на сооружение порта и дороги попутную плату не только в пределах портовой территории, но и на Евпаторийском рейде, с обязательством выкупить у частных лиц принадлежащие им вдоль рейда

⁵²⁴ Устав общества... С. 5–6.

⁵²⁵ Там же. С. 14.

⁵²⁶ Там же. С. 8.

⁵²⁷ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 102.

⁵²⁸ Крымский вестник. 6 марта 1892 г. № 51. С. 3.

пристани. Поэтому была организована специальная комиссия, которая, обсудив проект и снесшись с местными губернскими властями, признала проектируемую дорогу весьма важною в экономической жизни не только Таврической губернии, но и смежных с ней районов. В случае согласия на сделанное предпринимателями предложение со стороны министерств путей сообщения, финансов и внутренних дел с тем, чтобы дорога была выстроена не узкоколейною, а ширококолейно, предприниматели изъявили согласие на это требование, с тем, однако, чтобы им было предоставлено право, по окончании постройки дороги, предать ее в ведение общества Лозово-Севастопольской железной дороги, так как эксплуатацию ширококолейной железной дороги на малом расстоянии (60 верст) предприниматели находят для себя убыточным. И так как передача дороги не встречает со стороны Министерства путей сообщения препятствий, то проект названной дороги на днях направят в Комитет министров на рассмотрение. Предпринимателям, между прочим, поставлено в условие, чтобы на службу при постройке порта и дороги из иностранных подданных принимались исключительно французские граждане»⁵²⁹.

Была составлена расценочная ведомость Евпаторийско-Биюк-Онларской узкоколейной железной дороги, длина главной линии – 59,1 верст и ветви к порту – 1,7 верст, итого 60,8 верст. – 1 159 тыс. руб.⁵³⁰

В докладе об Евпаторийском порте и железной дороге говорится, что после закрытия Севастопольского коммерческого порта у города Евпатории возрастет громадное коммерческое значение, но одно его местоположение не может предоставить ему это значение. Естественное место порта – это бухта между Карантинным мысом и южной частью Евпаторийского бульвара. Статистика последних лет, особенно за 1889 г., давала в отношении движения навигации на Евпаторийском рейде до 12 млн пуд. Предполагалось, что после постройки порта эта цифра достигнет 30 млн. пуд. Исходя из этих данных проектированный бассейн порта должен был иметь в ширину минимум 150 саж., в длину 290 саж.,

⁵²⁹ Крым. 11 октября 1892. № 9. С. 2.

⁵³⁰ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 103–111.

глубину 20 фут., поверхность 18 дес. Определялась следующая стоимость всех работ по устройству порта: 1 340 тыс. руб., а именно, мол с маяком – 412 100 руб., брекватер – 360 910 руб., очистка морского дна – 340 тыс. руб. добавочная сумма для непредвиденных работ – 226.900 руб. Всего – 1 340 тыс. руб.⁵³¹

На Евпаторийской железной дороге были запланированы шесть станций: Биюк-Онлар, Биттен, Кадырь-Бали, Темеш, Саки и Евпатория⁵³².

Министерство иностранных дел сообщало министру путей сообщения 16 сентября 1894 г., что граф де Мар де Требон и Г. Мартен сдали концессию на постройку железной дороги и гавани в Евпатории. Вследствие финансового кризиса они не смогли выполнить принятые на себя обязательства, поэтому выразили желание снова приняться за это дело и ходатайствуют о продлении срока указанной концессии на год, чтобы довести до конца означенное предприятие⁵³³. Таким образом, инициатива французских предпринимателей потерпела неудачу.

5.2. Проектирование и сооружение Евпаторийской железнодорожной линии в начале XX века

На заседании городской думы 28 ноября 1894 г. вновь был рассмотрен вопрос о строительстве дороги⁵³⁴. На заседании отмечался высокий рост экспорт хлеба из Евпаторийского порта: зернового хлеба в 1885 г. – 1 157 474 пудов, в 1890 г. – 1 859 380 пудов, в 1895 г. – 7 940 139 пудов, то есть почти 7 раз больше против 1885 г.⁵³⁵. Кроме того Евпатория со своим первоклассными курортами, южным климатом и золотыми песками занимает первое место среди крымских курортов и является всемирной известностью⁵³⁶. Постоянная солнечная погода имеет важное значение для лечения заболеваний⁵³⁷. В курортном отношении

⁵³¹ РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 121–123об.

⁵³² РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 1652. Л. 124–126.

⁵³³ Там же. Л. 67.

⁵³⁴ Так же Л. 2.

⁵³⁵ Там же. Л. 4 об.

⁵³⁶ Шенк. А.К. Природные лечебные силы Крыма. Симферополь, 1928. С. 42.

⁵³⁷ Соркин. А.З. Евпатория как Курорт. Симферополь, 1935. С. 7.

большой популярностью пользуется курорт Саки. В 1880 г. проходили курс лечения 317 человек, а в 1894 г. 781 человек⁵³⁸. Мойнакское озеро, находящее 1,5 верст от Евпатории, тоже известно грязелечебными свойствами. На берегу озера устроили грязелечебницу, открытую с 20 мая по 20 августа⁵³⁹.

Как заметили на заседании городской думы Евпатории, вопрос о направлении подъездного пути от Евпатории к Лозово-Севастопольской железной дороге имеет чрезвычайную важность, требует значительных изысканий и серьезной проработки, должен рассматриваться правительством, которое может воспользоваться произведенными уже и утвержденным Государственным советом в 1893 г. изысканиями по проведению железной дороги от Евпатории до Биюк-Онлара⁵⁴⁰.

Из столицы на обращения городской думы и земской управы Евпатории ответили уклончивым отказом. В письме Департамента железных дорог от 26 октября 1896 г. таврическому губернатору говорилось следующее: «За отсутствием ассигнований для сооружения Евпаторийской железной дороги на средства казны, а равно и предложений частных и предпринимателей об осуществлении Евпаторийской железной дороги за их счет Министерство путей сообщения лишено возможности принять к рассмотрению по существу возбужденное земством ходатайство о сооружении Евпаторийской железной дороги впредь до приискания земством предпринимателя, который принять бы на себя осуществление названной дороги за свой счет без участия в этом деле казны. Вопрос об осуществлении названной дороги и порта обсуждался в правительственных учреждениях в 1892 и 1893 гг., причем было выяснено, что Евпаторийская железная дорога как самостоятельное предприятие не может окупить расходов по ее эксплуатации, вследствие чего предприятие это предложено было слить с предприятием порта в Евпатории»⁵⁴¹.

В 1897 г. происходит очередной поворот в строительстве дороги.

⁵³⁸ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 23784. Л. 8–8об.

⁵³⁹ *Бесчинский А.Я.* Указ. соч. С. 433.

⁵⁴⁰ РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 23784. Л. 11.

⁵⁴¹ Там же. Л. 57об.

Таврический губернатор извещает министра финансов 27 июня 1897 г., что в земском собрании рассматривался вопрос о строительстве частными предпринимателями Евпаторийской железной дороги и порта за свой счет без участия казны. Земское собрание постановило: принять предложение инженер-механика Георгия Черноярова о производстве им изысканий, составлении проекта устройства и эксплуатации ширококолейной железной дороги от станции Джанкой Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги до города Евпатории через Саки, а также устройства и эксплуатации Евпаторийского порта с тем, чтобы земство чрез управу оказывало содействие к скорейшему осуществлению этих предприятий в пределах предоставленной управе законом власти, уполномочить управу заключить договор с предпринимателем Чернояровым и поручить управе ходатайствовать пред высшей администрацией о скорейшем утверждении этих инициатив. Чернояров в целях обеспечения предприятия обязывался внести залог 100 тыс. рублей⁵⁴².

Из докладной записки председателя Евпаторийской уездной земской управы становится ясно, что постановление собрания не встретило возражения со стороны министра внутренних дел, между тем был передан отзыв министра путей сообщения о том, что осуществление постановления земства будет обусловлено обязательством предпринимателя не иметь никаких претензий к правительству в случае неразрешения ему сооружения Евпаторийской железной дороги или порта, а равно в случае осуществления этих сооружений распоряжением правительства или другим, помимо Черноярова, лицом⁵⁴³.

В служебном письме министра финансов от 25 октября 1897 г. министру путей сообщения отмечалось, что невозможно дать экспертную оценку условий, предлагаемых Чернояровым, на строительство дороги. И что касается ходатайства французских подданных о продлении срока образования общества Евпаторийской железной дороги, то «в настоящее время возможно со стороны предпринимателей ходатайство не о возобновлении упраздненного общества, а

⁵⁴² Там же. Л. 58–58об.

⁵⁴³ Там же. Л. 63об.

об учреждении нового, к рассмотрению какого ходатайства в установленном для сего порядке со стороны Министерства финансов не встретилось бы препятствий при условии представления предпринимателями одновременно с возбуждением ходатайства залога в размере 200 тыс. руб.»⁵⁴⁴.

Кроме французских предпринимателей, в 1897 г. Владимир Иванович Зейлигер ходатайствовал о строительстве и эксплуатации трамвая между Евпаторией и Симферополем через Саки. Но этот проект не был реализован из-за бюрократических разногласий и отсутствия финансирования. Несмотря на это в начале XX века английский инженер Амсон поддержал проект В.И. Зейлигера и предложил проект электрической железной дороги от Евпатории до Ялты через Симферополь и Алшуты, но этот проект тоже не нашел поддержки и не был осуществлен⁵⁴⁵.

К началу 1910-х годов проект модернизации городского порта был поддержан казной. Министерство финансов выделило на это значительную сумму – 2,5 млн рублей. Следующий шаг в этом направлении предполагал соединение порта рельсовым путем с общей сетью железных дорог Крыма.

Для достижения поставленной задачи в 1910 г. начались изыскательные работы. Весной 1911 г. было сформировано акционерное Общество Западно-Крымской железной дороги, которое ходатайствовало о получения разрешения инженерам путей сообщения А.И. Верблюнеру и Н.Б. Емельянову начать производство изысканий проектируемой железнодорожной линии от Евпатории до одной из станции Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги общей протяженностью 55 верст⁵⁴⁶. Вскоре последовал ответ из Министерства путей сообщения о том, что инженеру Емельянову разрешено провести изыскания названной дороги через Перекоп до Алешек или до одной из ближайших днепровских пристаней с ответвлением до станции Джанкой. Инженеры

⁵⁴⁴ Там же. Л. 78–78об.

⁵⁴⁵ *Сенин. А.П.* Евпатория и железнодорожные проекты начала XX века // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского Серия «Исторические науки» Том 24 (63): спецвыпуск «История Украины». 2011 г. С. 154.

⁵⁴⁶ *Сенин А.П.* Указ. соч. С. 154–155.

рассматривали другие варианты железнодорожной линии: Евпатория–Джанкой, Евпатория–Сарабуз и Евпатория–Симферополь, кстати, последний считался наиболее целесообразным. В 1912 г. инспекция министерства путей сообщения и военное одобрили работы инженерных команд, а в 1913 г. варианты проектов линий были готовы⁵⁴⁷.

Для установления связи между Евпаторийским портом и северным районом и обслуживания западной части Крыма были спроектированы линии: Евпатория–Симферополь (Сарабуз) и Евпатория–Перекоп (Соляные озера)⁵⁴⁸. Проектируемая линия Евпатория–Симферополь (Сарабуз) давала возможность соединить Евпаторию с магистралью Курско-Харьково-Севастопольской железной дорогой и крупным центром Крымского полуострова – Симферополем. В то же время она связывала с грязелечебным центром – курортом Саки. Длина линии от Евпатории до Сарабуза – 50 верст, а от Сарабуза до Симферополя – 17,5 верст, общее протяжение – около 68 верст⁵⁴⁹. А линия Евпатория–Перекоп (Соляные озера) могла бы связать труднодоступные западные части Крыма, которые отличались богатыми урожаями. Она могла играть важную роль в хозяйственном развитии Западного Крыма⁵⁵⁰. Расходы по эксплуатации названных линий: Евпатория–Перекоп (Соляные озера) 88 верст – 328 609 руб., а линия Евпатория–Сарабуз 55 верст – 174 337 руб., вместе – 502 046 руб.⁵⁵¹.

О проекте ветви Джанкой-Евпаторийской железной дороги писали в газете «Керчь-Феодосийский курьер» в 1913 г.: «На предложение Харьковского порайонного комитета представить соображения и материалы относительно направления Джанкой–Евпатория Симферопольский городской голова ответил, что ввиду краткости времени он собрать материалы и дать мотивированное заключение не может. Общие же соображения таковы: курортное развитие

⁵⁴⁷ Там же. С. 155.

⁵⁴⁸ Записка о проведении Западно-Крымской железной дороги: Линии Евпатория-Симферополь (Сарабуз) и Евпатория-Перекоп (Соляные Озера). СПб.: тип: В.Д. Смирнова, 1913. С. 1.

⁵⁴⁹ Там же. С. 3.

⁵⁵⁰ Там же. С. 5.

⁵⁵¹ Там же. С. 43.

Евпатории и Сак тесно связано с постоянными сношениями с Симферополем, а через него – со всем Крымом, и что только непосредственное соединение Евпатории с Симферополем, а впоследствии продолжение дороги на Алушту и соединение ее с южнобережной дорогой могли удовлетворить местное пассажирское и грузовое движение. Направление Джанкой–Евпатория оставит в стороне все эти соображения и не может быть поддержано Симферопольским городским управлением»⁵⁵².

В 1914 г. вопрос о расширении и улучшении Евпаторийского порта и соединении его с сетью материковых железных дорог продолжал обсуждаться в бюрократических кругах и высоких инстанциях. Как было замечено в «Евпаторийском вестнике»: «Министерство торговли и промышленности упоминает в записке о сооружении Евпаторийского порта и о соединении Евпатории с сетью железных дорог, причем министерство спроектировало сооружение портовых набережных с таким расчетом, чтобы при осуществлении проекта соединения Евпатории с сетью железных дорог возможно было бы дальнейшее развитие набережных без переустройства порта»⁵⁵³.

В городской управе 14 мая 1914 г. состоялось заседание железнодорожной комиссии, посвященное вопросу о соединении Евпаторийского порта с Джанкоем. Докладная записка представляла собой объемистый том материалов, что неудивительно: ведь проект обсуждался несколько десятилетий. В записке обосновывалась рациональность сооружения дороги на Джанкой, однако упоминались другие проекты, например – направление на Симферополь и Сарабуз. Железнодорожная комиссия сделала дополнения к тексту докладной записки, после чего та была одобрена⁵⁵⁴.

Длительное обсуждение проекта железной дороги к Евпатории порождало пессимистическое настроение, что нашло отражение в местной прессе: «Вопрос с постройкой железной дороги Симферополь–Евпатория, по заслуживающим

⁵⁵² Керчь-Феодосийский курьер. 30 марта 1913. № 72. С. 3.

⁵⁵³ Евпаторийский вестник. 4 января 1914 г. № 6. С. 3.

⁵⁵⁴ Евпаторийский вестник. 17 мая 1914. № 108. С. 3.

доверие слухам, окончательно погребен. Противникам этого проекта удалось доказать его незначительную пользу для Евпатории. С другой стороны, казна заинтересовалась железной дорогой Джанкой–Евпатория как более удобной и нужной. Стратегические соображения играют также далеко не последнюю роль, особенно же в связи с постройкой в весьма недалеком будущем южнобережной стратегической дороги. Таким образом, земская инициатива скончалась, не дождавшись не только осуществления, но даже более детального рассмотрения. От постройки дороги Джанкой–Евпатория последняя, конечно, много выиграет, но проиграет Симферополь. Поэтому и городскому, и земскому самоуправлению не мешало бы возбудить ходатайство о постройке линии на Евпаторию от Симферополя. Ведь все грузы после постройки Джанкой–Евпатория пойдут прямо, минуя Симферополь, да и курортная публика, минет его. Если же ходатайство не будет удовлетворено, необходимо Симферополю провести до Евпатории линию самостоятельную трамвайного типа с электрической тягой. Эта линия – хорошо оборудованная, быстроходная – помимо чисто местного значения, сведет до минимума доходность ветки Джанкой–Евпатория. Таково в общих чертах настроение в земстве и в городе. Для проведения в жизнь этого блестящего для Симферополя начинания нужна широкая инициатива, нужно упорство. Если все это есть – будущее принадлежит Симферополю»⁵⁵⁵.

В 1914 г. было сделано предложение о строительстве электрической железной дороги между Евпаторией и Симферополем. Этот проект, подготовленный депутатом Евпаторийской городской думы И.П. Лебединским, был рассмотрен 17 мая на губернском земском собрании. Так как эта дорога должна была пройти по линиям земского шоссе, то для строительства требовалось разрешение земского собрания, поэтому было предложено передать строительство земству. По этим приблизительным расчетам устройство дороги должно была обойтись земству в 1,6 млн рублей без собственной электрической станции⁵⁵⁶. Однако и этот проект не был реализован.

⁵⁵⁵ Керчь-Феодосийский курьер. 7 июня 1914. № 125. С. 3.

⁵⁵⁶ Евпаторийский вестник. 20 мая 1914 г. № 110. С. 2.

Первые предложения о соединении Евпатории с сетью железных дорог были сделаны в 70-х годах XIX века, однако осуществить задуманное удалось только в 1915 г.⁵⁵⁷. Постановление Совета министров о строительстве железнодорожной линии было утверждено 22 апреля 1915 г. Строительство началось в мае 1915 г.⁵⁵⁸, на что было ассигновано 2 млн руб.⁵⁵⁹. В эту сумму не включалась стоимость рельсов и подвижного состава. Протяженность линии составляла 54 версты. Инженером-строителем был назначен действительный статский советник В.А. Розанов, работы производились под наблюдением заместителя начальника – инженера путей сообщения П.А. Богуславского.

Инженерам и строителям был отведен пятимесячный срок для осуществления плана постройки дороги. Для оперативности решения поставленных задач линия была разделена на 3 перегона. Последовательно велись земляные работы: после окончания на первом перегоне на втором они только начинались. 20 августа 1915 г. началась укладка рельсового пути на первом перегоне. Рациональная и грамотная организация работ повлияла на высокую скорость укладки рельсового пути – одна верста в день⁵⁶⁰. Несмотря на дефицит квалифицированной рабочей силы и сбои в поставке укладочного материала, план строительства не был нарушен.

Открылось движение на новой линии 21 октября 1915 г. В Евпаторию прибыл первый поезд, состоящий из 7 пассажирских и 1 служебного вагонов. Спустя два месяца было запущено регулярное движение пассажирских и товарных поездов между Симферополем и Евпаторией. 1 мая 1916 г. было установлено беспересадочное сообщение между Евпаторией и Петроградом. Очевидно, под влиянием открывшихся возможностей железнодорожного сообщения журналист из газеты «Вестник Феодосии» с оптимизмом написал следующее (тогда же велось строительство Южнобережной железной дороги):

⁵⁵⁷ *Архангельский А.С., Архангельский В.А.* Железнодорожные станции СССР. Т.1. М., 1981. С. 150.

⁵⁵⁸ *Полянская Е.С.* К вопросу о становлении железной дороги в Евпатории // Евразийский Союз Ученых (ЕСУ). VIII. 2014. Исторические Науки. С. 139.

⁵⁵⁹ *Сенин А.П.* Там же. С. 156.

⁵⁶⁰ Там же. С. 158.

«10–15 лет назад берег Евпатории являлся незастроенным местом, а теперь стал неузнаваем. Здесь построили гостиницы, и санатории, и особняки с террасами, с парками, с собственными купальнями. Железная дорога еще больше подымет значение Евпатории как курорта. Она пройдет из Севастополя по берегу моря до Ялты через Алупку, Симеиз, Кекенеиз и другие местечки, между Севастополем и Ялтой. Затем от Ялты дорога будет продолжена до Феодосии и пройдет через Алушту, Судак, Отузы и Коктебель, где будут устроены станции»⁵⁶¹.

Проблема строительства железной дороги в Евпаторию имеет давнюю историю и насчитывает несколько десятков лет. Варианты представленных проектов отличались многообразием, внимания заслуживает инициатива французских концессионеров как пример участия иностранного капитала в железнодорожном строительстве, а также лоббирования в столичной среде городскими и земскими учреждениями Евпатории решения о строительстве железной дороги. Ситуацию смогла изменить Первая мировая война, под влиянием военного фактора и защиты Евпаторийского порта правительство приняло долгожданное решение о срочном строительстве дороги за казенный счет.

⁵⁶¹ Вестник Феодосии. 29 мая 1916. №2. С. 1.

Глава 6. Нереализованные железнодорожные проекты в Крыму

6.1. Дорога Карасубазар–Симферополь

Город Карасубазар был когда-то крупным городом Крымского ханства, однако лишенный исторических достопримечательностей и туристического потока пребывал в забвении в XIX веке. Его преимущество заключалось в том, что он находился на транзитном пути из Симферополя в Восточный Крым.

Возрождение города ассоциировалось с «курортным бумом», охватившим Крым в конце XIX – начале XX века. В городе возникли несколько торговых предприятий. «Местный домовладелец Дзюбе начал коммерческую эксплуатацию известного карасубазарского минерального источника Катырша-сарай, что породило у местных общественных деятелей определенные надежды на организацию здесь бальнеологического курорта», – отмечает современный исследователь об этом периоде⁵⁶². Развитие Карасубазара как курорта связывалось с проектом Карасубазар–Симферопольской железной дороги.

Местная администрация старалась привлечь внимание правительства к насущным потребностям. Карасубазарская городская управа отстаивала экономические преимущества города, который, по ее мнению, «является центром промышленного плодоводства и мукомольного дела, и не может развиваться достаточно интенсивно в виду отсутствия хорошего и дешевого транспортного пути к рынкам потребления – Центральной России. И это отсутствие не давало возможности достаточно ярко осветить все местные богатства, обосновать их научно, подтвердив статистическими данными. Не было лиц, которые могли бы указать на причины, парализующие их разработку, и этим обратить внимание правительства, и Карасубазар окружают девственные леса различных пород от дуба, бука и до ореха, которые зачастую загнивают на корнях и сотни тысяч государственного богатства гибнет только потому, что нет возможности приложить руки к ним»⁵⁶³. «В 12 верстах от города в Карырша-Сарай находится

⁵⁶² Мальгин А.В. Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – начало XX в. Симферополь, 2006. С. 187.

⁵⁶³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 52.

источник йодистой воды, представляющий собой, по заключению харьковских и петербургских лабораторий, исключительно ценность, как целебный источник. <...> В настоящее время он является достоянием только жителей соседних деревень и, конечно, не играет той роли, какую играл бы при наличии железной дороги. С уверенностью можно сказать, что он мог бы обратиться в курорт, которому в силу климатических условий – красот окружающей местности, буквально тонущей в садах и лесах и удаленной от всего заражающего воздух, – принадлежало бы светлое будущее»⁵⁶⁴.

Из прилагаемых статистических материалов следует, что ежегодно из города осуществлялся вывоз фруктов – 1 983 448 пуд., виноград и вина – 385 365 пуд., леса 200 тыс. пуд., орехов – 100,5 тыс. пуд., овощей – 913,5 тыс., арбуз и дынь – 300 тыс. пуд., табака – 195 930 пуд., сена – 1,860 тыс. руб., зерна – 1.600 тыс. пуд., муки – 1.905 тыс. пуд., мяса – 500 тыс. пуд., шкур – 50 тыс. пуд., шерсти – 7 тыс. пуд., кирпича и черепицы – 520 тыс. пуд., белого камня – 150 тыс. пуд., древесного угля – 32 тыс. пуд., всего – 12 554 243 пуд.⁵⁶⁵. В управе настаивали на необходимости соединения места с железнодорожной магистралью. В планах проектируемая дорога могла бы перевозить до 18 млн пудов груза в оба направления и до 200 тыс. пассажиров⁵⁶⁶.

Этот призыв вскоре был услышан. В марте 1911 г. губернское техническое бюро посетил представитель бельгийской компании с проектом сооружением железной дороги Симферополь–Карасубазар–Феодосия. Эта бельгийская компания владела концессиями в Екатеринославской губернии. Если бы не удалось утвердить проект железной дороги Симферополь–Карасубазар–Феодосия, то концессионеры рассчитывали на успешные переговоры по сооружению дороги от Симферополя до Карасубазара⁵⁶⁷. Однако бельгийские

⁵⁶⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 53.

⁵⁶⁵ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 462. Л. 7 об–8.; Материалы для составления экономической записки к проектируемой железной дороге Карасубазар-Симферополь. Сост. Бобович Б.Э. Карасубазар. [б.г.]. С. 67–68.

⁵⁶⁶ Материалы для составления. Там же. С. 70–71.

⁵⁶⁷ Крымский вестник. 4 марта 1911. № 58. С. 3.

предприниматели получили отказ. В январе 1912 г. в газете «Голос Феодосии» сообщалось, что правительство разрешило постройку железной дороги между Симферополем и Карасубазаром⁵⁶⁸. Весной этого года на место приехала группа землемеров и приступила к изысканиям под наблюдением инженера Совинича и председателя по сооружению дороги А.А. Корецкого. В другой газете «Крымский вестник» была опубликована статья под названием «Судьба железной дороги Симферополь–Карасубазар», в которой читателям сообщалось, что таврическая сельскохозяйственная строительная артель во главе с М.Д. Анджело получила разрешение на производство изысканий железнодорожной линии Симферополь–Карасубазар, которую было предположено удлинить до Феодосии. Предприниматели обещали с осени приступить к подготовительным работам, а через год закончить все работы по постройке этой линии. «Но видно, что карасубазарцам еще не скорее удастся путешествовать по железной дороге в Симферополь и в Феодосию. Эту линию <...> собиралась финансировать группа российских капиталистов, но сейчас эти капиталисты отказываются от финансирования дороги. И в настоящее время ведутся переговоры с группой французских капиталистов, представитель которых для личных переговоров на днях прибудет в Симферополь»⁵⁶⁹. Из материалов так и не удалось выяснить судьбу этой концессии.

По сообщению «Ежедневных известий журнала пути сообщения» в начале января 1913 г. закончились изыскания проектируемой железной дороги⁵⁷⁰. Далее дело не пошло. Активизировать начатое предприятие взялся почетный гражданин Карасубазара И.Б. Шипман, который отправился в Петербурге ходатайствовать перед министерствами путей сообщения, финансов, внутренних дел, торговли и промышленности о проведении железной дороги и вести переговоры с Харьковским порайонным комитетом и начальником южных железных дорог о поддержании этих ходатайств из-за острой нужды в дороге, «могущей не только

⁵⁶⁸ Голос Феодосии. 25 апреля 1912. № 4. С. 3.

⁵⁶⁹ Крымский вестник. 6 июля 1912. № 171. С. 2.

⁵⁷⁰ Ежедневные известия // Журнал Министерства путей сообщения. 16 января 1913. № 168(2). С. 3.

оживить ныне гложущий, но необыкновенно одаренный неисчерпаемыми естественными богатствами громадный центральный район полуострова, но и доставить магистральной ветви южных железных дорог в среднем не менее двадцати млн пудов ежегодных грузов». Городской голова Б.Э. Бобович издал объемную брошюру с материалами о проектируемой дороге⁵⁷¹.

Таврический губернатор поддержал местную инициативу карасубазарцев и обратился с письмом к министру торговли и промышленности 4 февраля 1913 г., в котором отметил, что проектируемая дорога даст мощное и быстрое развитие края, изобилующего лесными и ископаемыми богатствами и садовыми и огородными культурами⁵⁷².

Проект дороги обсуждался в Харьковском порайонном комитете. Комитет рассмотрел ходатайство представителей города о проведении железнодорожной линии, подъездного пути к Южным дорогам Карасубазар–Симферополь. Харьковский порайонный комитет постановил желательным проведение линии Карасубазар–Симферополь на счет казны⁵⁷³.

Газета «Голос Феодосии» писала о назревшей необходимости дать району удобный и дешевый путь, который разовьет край и даст возможность использовать его обильные и разнообразные богатства. А еще позволит увеличить грузооборот существующих железных дорог. Протяженность линии составит 42 версты. Карасубазарская городская управа отчуждает для строительства дороги 20 десятин городской земли, шириной 30 сажень⁵⁷⁴. Однако строительство так и не начиналось. В ответном письме министерство финансов разъяснило причины задержки⁵⁷⁵: «1. Стоимость дороги пересеченной местности значительна – около 62 тыс. руб. на версту без рельсов и подвижного состава. 2. При протяжении линии в 45 верст такую не может эксплуатировать отдельное частное общество, даже при условии совершения перевозок по

⁵⁷¹ Крымский вестник. 1 февраля 1913. № 30. С. 3.

⁵⁷² РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 462. Л. 1.

⁵⁷³ Керчь-Феодосийский курьер. 3 апреля 1913. № 75. С. 3.

⁵⁷⁴ Голос Феодосии. 10 апреля 1913. № 40. С. 3.

⁵⁷⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 120.

специальным повышенными тарифам. 3. Продолжение проектируемой линии на восток до Феодосии по недостаточно населенной и мало промышленной 30 верстной полосе следует признать нерациональным и экономически необоснованным. 4. Продолжение линии от Симферополя на запад до Евпатории вряд ли может считаться правильным, так как Евпатория как курорт и будущий порт должна иметь кратчайший выход на север в Джанкой. 5. Единственно рациональный способ сооружения дороги Симферополь–Карасубазар на местные средства с передачей ее для эксплуатации прилегающей магистрали Южным дорогам тоже не может быть успешно выполнен вследствие высокой стоимости проектируемой в предгорной местности дороги и отсутствия в районе ее крупных владений и промышленных предприятий»⁵⁷⁶.

Из экономического обследования 1 июня 1913 г. подъездного пути Симферополь–Карасубазар констатировалось, что гужевое движение от Карасубазара распределяется по трем направлениям. Большинство хлебных грузов направляется на Феодосию. Часть хлеба и фруктов отправляется до станций Грамматчиково и Сейтлер. Но наиболее оживленное движение совершается между Карасубазаром и Симферополем, последний является потребителем значительного количества грузов и служит для всего Северного Крыма плодовым рынком⁵⁷⁷. Были составлены технический проект и финансовая роспись строительства ветви от Симферополя до Капасубазара.

Были произведены на месте и технические изыскания. Линия была трассирована южнее существующего шоссе⁵⁷⁸. Протяженность дороги планировалась в 44,54 версты, станционных путей – 6,96 верст. Итого – 51,50 верст. Пропускная способность дороги – коммерческая (без открытия разъездов) – составляла 10 пар поездов в сутки⁵⁷⁹.

Расценочная стоимость дороги складывалась из несколько составляющих. Приобретение земель под полотно дороги – 258,75 дес. на сумму 178 537 руб.,

⁵⁷⁶ Там же. Л. 121–121об.

⁵⁷⁷ Там же. Л. 125.

⁵⁷⁸ Там же. Л. 125об.

⁵⁷⁹ Там же. Л. 150.

под станции и разъезды – 34 дес. на сумму 23 460 руб., под водопроводы – 2 дес. на сумму 1 380 руб., снос строений с вознаграждением за уничтожение арендных договоров, торговых предприятий и пр. убытки – 35 265 руб., вознаграждение за временное занятие земель, уничтожение посевов и покосов и другие убытки – 9 240 руб., заготовка и установка межевых знаков – 1 350 руб.

Распределение и количество отчуждений по угодьям: усадьбы и огороды – 27,42 дес., на сумму 24 678 руб., фруктовые сады – 10,34 дес, на сумму 26 016 руб., пахотные земли – 176,68 дес. на сумму 70 672 руб., сенокос – 21,833 дес. на сумму 17 466 руб., выгон и неудобные земли – 33,29 дес. на сумму 6 658 руб., дровяной лес – 6,625 дес. на сумму 2 650 руб., земля из-под леса – 2,88 дес. на сумму 864 руб., кустарник – 10,605 дес. на сумму 1 591 руб., сады – 5,165 дес. на сумму 188 594 руб., отвод городских улиц / городских усадеб – 8,82 дес. на сумму 26 460 руб., итого 304,158 дес. на сумму 1 195 649 руб.⁵⁸⁰.

Устройство земляного полотна, стоимость работ и поставок: вырубка леса, фруктовых садов и кустарников, уборка и складывание бревен, – 32,8 дес. на сумму 1 312 руб., корчевка пней с уборкой – 6 дес. на сумму 450 руб., земляные работы по устройству полотна главного пути – 16 770 148 куб. саж. на сумму 586 955 руб., дополнительные земляные работы по устройству нагорных и отводных канав, спрямлению русел, расширение полотна по разливам больших рек и на болотах, устройство переездов, отклонение дорог и планировке под путевые постройки – 16 670 куб. саж. на сумму 41 675 руб., земляные работы по устройству площадок на станциях и разъездах 5% – 8 400 куб. саж. на сумму 21 тыс. руб., дополнительная плата за дальнюю возку – 32 573 руб., отделка и укрепление откосов насыпей выемок кюветов и резервов – 45 в. на сумму 13,5 тыс. руб., укрепление искусственных сооружений полотна в пределах подпорного горизонта – 6 225 руб., устройство временных проезжих дорог вдоль полотна и содержание в исправности проезжей дороги вдоль полотна – 45 пог. саж. 2 250 руб., устройство мостиков на временной дороге – 510 пог. саж. на

⁵⁸⁰ Там же. Л. 150 об–152.

сумму 5,1 тыс. руб. Итого – 711 040 руб.⁵⁸¹.

Искусственные сооружения, стоимость работ и поставок: чугунные трубы для пропуска воды под полотном дороги – 12 пог. саж. на сумму 4,5 тыс. руб., каменные трубы – 1 273 куб. саж. на сумму 287 698 руб., каменная кладка – 1 075 куб. саж. 242 950 руб., металлические пролетные части – 15 134 пуд. 52 969 руб., половой настил, охранные приспособление – 15 876 руб., железные мости, в них каменной кладки – 411 куб. саж. на сумму 97 407 руб., металлические пролетные части – 24 060 пуд. на сумму 84 210 руб., половой настил, охранные приспособление лестницы и перила – 9 640 руб., каменной кладки – 627 куб. саж. на сумму 154 869 руб. Итого – 950 119 руб.⁵⁸².

Верхнее строение, стоимость работ и поставок: песок для балластного слоя – 7 313 куб. саж. на сумму 60 332 руб., поперечины – 73 645 штук на сумму 110 467 руб., стальные рельсы – 221 145 пуд., скрепление к рельсам – 40 963 пуд. на сумму 81 926 руб., вознаграждение инженерам отдела по испытанию и приемке заказов – 4 875 руб., приемка и доставка скреплений с заводов на линию – 40 962 пуд. на сумму 4 096 руб., развозка рельсов и скреплений – 262 108 пуд. на сумму 5 240 руб., развозка поперечин – 73 645 штук на сумму 3 682 руб., укладка рельсового пути с подноской материалов из складов к месту работ, подбивка и проверка пути – 51.5 в. на сумму 10,3 тыс. руб., подъем пути до полной высоты с выравниванием осадка – 51.5 в., на сумму 7 725 руб., содержание пути в исправности от начала временного движения до сдачи ветви – 51.5 в. на сумму 9 013 руб., исправление подвижного состава по окончании работ – 6 тыс. руб. Итого – 293 656 руб.⁵⁸³.

Верхнее строение, стоимость работ и поставок: верстовые столбы, уклонные знаки, указатели кривых, водомерные рейки и предельные столбики – 45 в. на сумму 1 575 руб., дрезины, флаги и инструменты для ремонта пути – 45 в. на сумму 4,5 тыс. руб., снеговые щиты с кольями к ним – 8 100 пог. саж. на

⁵⁸¹ Там же. Л. 152 об–154 об.

⁵⁸² Там же. Л. 154 об. –160.

⁵⁸³ Там же. Л. 160 об. –163.

сумму 7 290 руб. Итого – 13 365 руб.

Телеграф, стоимость работ и поставок: столбы 10,5 арш. на 3,5 вер. с доставкой и установкой, по 20 штук на версту и с прибавкой 10% на упоры, кресты и прочие, по 22 штуки на версту, а на 45 верст – 990 штук на сумму 7 673 руб., устройство одиночного провода с изоляторами и крючьями, станционные и промежуточные аппараты, станционные и поездные телефоны с батареями и проч. принадлежности – 45 в. на сумму 4,5 тыс. руб., заготовка инструментов и материалов необходимых для телеграфа, согласно правилам устройства содержания, ремонта и действие телеграфа – 5,4 тыс. руб. Устройство фонопоров с установкой аппаратов в пассажирских зданиях и путевых казармах – 45 в. на сумму 2 250 руб., устройство и содержание временного телеграфа и телефона – на сумму 1 350 руб., содержание телеграфной службы телеграфа по сдачи дороги – 4 500 руб. Итого – 25 673 руб. Стоимость столба с доставкой по железным дорогам в Симферополь – 5,25 руб., развозка по линии – 1 руб., установка в кирковых и каменистых грунтах – 1,5 руб. Итого – 7,75 руб.⁵⁸⁴

Несмотря на готовый проект железной дороги и детальные расчеты, осуществить задуманное так и не удалось. Начавшаяся Первая мировая война повлияла на кардинальный пересмотр планов железнодорожного строительства на полуострове.

6.2. Дорога Старый Крым – Феодосия

В ноябре 1910 г. Управление железных дорог Министерства путей сообщало министру финансов, что Старо-Крымское городское общество ходатайствует о сооружении средствами казны ширококолейной железнодорожной подъездной ветви общего пользования от города Старый Крым до станции Владиславовка Южных железных дорог протяжением около 20 в. Однако вопрос о соединении города Старый Крым с железнодорожной сетью поднимался еще в 1899 г. Старо-Крымским городским управлением был возбужден вопрос о продолжении строившейся в то время железнодорожной

⁵⁸⁴ Там же. Л. 163 об–164 об.

линии Керчь–Владиславовка до города Старый Крым⁵⁸⁵. Проект дороги до Старого Крыма появился еще раз в 1900 г. Газета «Крымский вестник» сообщала, что в губернском земском собрании рассматривалось ходатайство о сооружении линии Судак – Старый Крым – Владиславовка. Министр путей сообщения уведомил губернатора, что ввиду признанной несвоевременности ходатайства старо-крымского городского общества о постройке железнодорожной ветви от Владиславовки до Старого Крыма его сиятельство лишен возможности дать дальнейшее движение ходатайству губернского земства о постройке той же ветви с продолжением до Судака⁵⁸⁶.

7 мая 1911 года старо-крымское городское общество вновь представило на имя министра путей сообщения докладную записку, в которой ходатайствовало об изменении направления ветви, а именно – о соединении города Старого Крыма не со станцией Владиславовка, а с городом Феодосия. Проект рассматривался в министерстве, и стоимость постройки ветви от города Старый Крым до Владиславовки оценивалась примерно в 900 тыс. руб., а до Феодосии около 750 тыс. руб., считая рельсы и скрепления.⁵⁸⁷ Железнодорожная ветвь от Старого Крыма до Феодосии предполагалась длиной до 22 в.⁵⁸⁸

15/16 декабря 1911 г. министр финансов сообщил о Старой Крым-Феодосийской ветви министру путей сообщения, что «по соображению со строящимися и намечающимися к осуществлению на счет казны железными дорогами трудно было предвидеть возможность отпуска из государственного казначейства, по крайней мере в ближайшие годы, необходимых средств на постройку Старо-Крымской ветви», и он не считал бы целесообразным передачу вопроса о постройке указанной ветви на обсуждение комиссии о новых железных дорогах, и без того обремененной многочисленными проектами новых линий, ожидающих очереди рассмотрения⁵⁸⁹.

⁵⁸⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 6.

⁵⁸⁶ Крымский вестник. 6 марта 1900. № 61. С. 2.

⁵⁸⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 11.

⁵⁸⁸ Там же. Л. 24.

⁵⁸⁹ Там же. Л. 17–17 об.

Феодосийская уездная земская управа присоединилась к мнению Старо-Крымского городского управления и сообщила, что первым шагом в деле экономического подъема богатейшей части уезда должна быть признана постройка на средства казны железнодорожной линии Старый Крым – Феодосия. По ее мнению, железнодорожная ветвь даст возможность Старому Крыму быстро превратиться в один из лучших горных курортов России. Этот город со своим прекрасным климатом был лечебным местом для легочных больных. Старый Крым привлекал к себе ежегодно сотни приезжих, но дальнейшее его развитие и превращение в благоустроенный курорт тормозилось главным образом из-за отсутствия удобных путей сообщения. Итак, Феодосийское земское собрание на заседании 27 сентября 1911 г. постановило возбудить ходатайство о сооружении железнодорожной ветви от Старого Крыма до Феодосии за казенный счет⁵⁹⁰.

Ответ министерства финансов об этом был таким же: на постройку названной железнодорожной ветви на средства казны в ближайшие годы не предвидится возможности отпуска из государственного казначейства средств, необходимых для сооружения этой ветви⁵⁹¹.

В местной прессе много писали о проектируемой дороге. Например, в газете «Крымский вестник»: «Изыскания по устройству железнодорожной ветки Феодосия – Старый Крым были закончены в конце прошлого месяца. Производивший эти изыскания инженер Гусев выехал в настоящее время в Петербург для доклада обществу подъездных путей, командировавшему его на изыскания. По проекту названного инженера ветка длиной в 24 в. соединит Старый Крым с линией Джанкой–Феодосия приблизительно у станции Сарыголь. Говорят, что в будущем году будут строить самую ветку. Не верится, как бы дело не окончилось изысканиями и надеждами старо-крымцев»⁵⁹². А в газете «Жизнь Феодосии» писали: «В связи с проведением железнодорожной

⁵⁹⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1210. Л. 25–26.

⁵⁹¹ Там же. Л. 27.

⁵⁹² Крымский Вестник. 5 июля 1912. № 170. С. 3.

линии Старый Крым – Феодосия на днях в город приехал инженер г. Фалеев, осматривавший место для станции, как нам передают, в недалеком будущем начнутся изыскания железнодорожной линии Старый Крым – Феодосия, на этот раз уже на счет казны»⁵⁹³.

В связи с проведением Старо-Крымской железнодорожной линии по распоряжению министра путей сообщения С.В. Рухлова в 1913 г. производились вторичные экономические и коммерческие изыскания Старого Крыма и района, примыкающего к нему. Начальник южных железных дорог инженер г. Фалеев держался двух вариантов по направлению линии: Старый Крым – Феодосия и Старый Крым – Владиславовка. Газета «Жизнь Феодосии» отмечала, что с экономической точки зрения более важным был вариант Старый Крым – Феодосия (Сарыголь). Газета надеялась на благоприятный исход проектируемой дороги и на то, что ее постройка начнется с весны 1914 г.⁵⁹⁴.

Вторичные экономические и коммерческие изыскания Старо-Крымского района были успешно закончены и представлены в Главное управление южных железных дорог, где предстояла детальная разработка проектируемой ветки. Старо-Крымское городское управление энергично отстаивало интересы проектируемой Старо-Крымской ветки. Ходатайства города о постройке дороги не ограничивались одной мертвой бумажной перепиской – они сопровождались поездками представителя города Иванова в Петербург, где ему личным представительством в министерствах удалось обратить внимание правящих сфер на необходимость постройки указанной дороги⁵⁹⁵.

17 января 1914 г. происходило частное заседание членов городской управы, некоторых гласных, а также приглашенных лиц по вопросу о постройке Старо-Крымской железной дороги до Феодосии. В числе приглашенных лиц были: начальник 12 участка инженер Фалеев, представитель биржевого комитета М.К. Зингер, директор общественного банка Л.В. Дуранте, заведующий

⁵⁹³ Жизнь Феодосии. 30 октября 1913. № 47. С. 3.

⁵⁹⁴ Жизнь Феодосии. 8 ноября 1913. № 51. С. 3.

⁵⁹⁵ Жизнь Феодосии. 13 ноября 1913. № 53. С. 3.

городскими землями г. Величко и городской инженер Г.Л. Кейл. Между Феодосией и Старым Крымом намечалась одна промежуточная станция. Если дорога будет продолжена на Карасубазар и Симферополь, то постройка ее будет иметь для Феодосии огромное значение. В случае же соединения только со Старым Крымом дорога большого значения для города иметь не будет. Можно только рассчитывать на развитие цементных и других промышленных предприятий, на расселение по полотну новой дороги и поднятие значения некоторых слободок, как, например, Байбуги⁵⁹⁶. Кроме того, в случае подхода проектируемой линии к станции Сарыголь с южной стороны потребуется отчуждение частновладельческих участков, и придется устроить еще один переезд в районе расположения казарм. С подходом же линии дороги к станции Сарыголь с северной стороны земельный вопрос упростится, так как вся линия пройдет по городской земле, и в случае расширения городской плановой черты можно использовать для этой цели громадную площадь между новой линией и нынешней чертой города. Однако требовавшееся для дороги количество городской земли без плана новой линии учесть было трудно, так как она могла пролегать по городской земле на протяжении до 16 в., что составило бы от 35–50 десятин городской земли⁵⁹⁷.

Постройка Старо-Крымской железной дороги рассматривалась также на заседании порайонного комитета г. Харькове 22–23 января 1914 г., на котором она была признана необходимой и выгодной⁵⁹⁸. Расстояние ветки определялось в 26,5 в. при стоимости 800 тыс. руб.; годовой грузооборот ветки – 5 млн пудов. Как сообщалось, сооружение дороги займет 7–8 месяцев, и технических затруднений в проведении ее не встречается. В феврале дело о Старо-Крымской ветке поступило в комиссию при департаменте железнодорожных дел⁵⁹⁹. О постройке названной железнодорожной ветви представитель, близкий к товариществу, сообщил газете, что если по окончании постройки означенной

⁵⁹⁶ Жизнь Феодосии. 19 января 1914. № 77. С. 3.

⁵⁹⁷ Крымский Вестник. 20 января 1914. № 13. С. 3.

⁵⁹⁸ Жизнь Феодосии. 26 января 1914. № 80. С. 3.

⁵⁹⁹ Жизнь Феодосии. 7 февраля 1914. № 84. С. 3.

ветви в Судак будет уже функционировать порт, железнодорожное товарищество возбудит ходатайство о разрешении постройки ветви Старый Крым – Судак через Салы-Козы-Таракташ на протяжении 30 в., где дорога гораздо ровнее, удобнее и ближе, чем Феодосия–Судак, на 25 в. Товарищество надеялось, что благодаря близости имения «Новый Свет» и открытия в Судак порта по этой ветке разовьется пассажирское и товарное сообщение, что вполне оправдывает расходы по эксплуатации Старо-Крымско-Судакской железнодорожной ветки⁶⁰⁰.

20 июня 1914 г. Старо-Крымский городской староста Г.И. Иванов послал прошение министру торговли и промышленности С.И. Тимашеву, сообщая об отсутствии хороших и дешевых путей сообщения в городе и богатстве Старо-Крымского района гранитом, который в то время добывался только на береговой полосе, высокого качества известняком, лиственным лесом, покрывавшим всю площадь от Старого Крыма и до Севастополя. По мнению Г.И. Иванова, единственный способ развить промышленность этого края и использовать находящиеся там богатства – это соединить его подъездным железнодорожным путем с общей сетью российских железных дорог. Он упомянул, что по инициативе Старого Крыма было возбуждено ходатайство перед Министерством путей сообщения о постройке ветви до Феодосии (26 в.) средствами казны. Городской староста просил министра торговли и промышленности поддержать его ходатайство в Совете министров при обсуждении этого вопроса⁶⁰¹. Этот проект остался нереализованным. Как и в предыдущих случаях реализация стала невозможной из-за начавшейся Первой мировой войны.

6.3. Дорога Одесса–Херсон–Джанкой

Одесса-Херсон-Джанкойская железная дорога являлась еще одним нереализованным проектом. В 1890-х годах правительство проявило инициативу по строительству Херсон-Джанкойской линии за счет средств казны. Кроме экономического значения, линия имела первостепенную стратегическую

⁶⁰⁰ Крымский вестник. 8 февраля 1914. № 36. С. 3.

⁶⁰¹ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 516. Л. 1–1 об.

важность для защиты Черноморского побережья⁶⁰².

Технический отдел управления по сооружению железных дорог составил сметы расходов на производство изысканий для железнодорожной линии Джанкой–Херсон–Одесса на сумму 47 710 руб.⁶⁰³ Дорога планировалась протяженностью 435 в.⁶⁰⁴

В журнале «Железнодорожное дело» была опубликована статья «Стремление г. Херсона соединиться рельсовым путем с железнодорожной сетью», в которой отмечалось, что губернский город Херсон десятки лет обнаруживал это стремление, поддерживая своими ходатайствами разных предпринимателей, желавших соединить его сначала с Николаевом и под конец со станцией Джанкой Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги, но лишь недавно решил перейти к активной политике в этом вопросе. На заседании Херсонской городской думы 19 июня 1901 г. глава думы М.Е. Беккер сказал, что херсонское городское самоуправление приняло активное участие в деле соединения Херсона с железнодорожной сетью России. Это активное участие должно было выразиться в предварительных исследованиях, собирании статистических данных, ведении переговоров с капиталистами, чтобы финансировать предприятие. Поэтому М.Е. Беккер предложил внести 26 тыс. руб. на образование особого капитала, который должен находиться на особом счету для железнодорожных нужд, причем расходование этого капитала следовало предоставить специальной комиссии, избранной для разработки оснований постройки соединительной линии с общеимперской рельсовой сетью по соглашению ее с городской управой. Городская дума единогласно приняла предложение⁶⁰⁵.

30 сентября 1901 г. Управление по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения уполномочило начальника изысканий

⁶⁰² Записка о проведении Западно-Крымской железной дороги: Линии Евпатория-Симферополь (Сарабуз) и Евпатория-Перекоп (Соляные Озера). СПб., 1913.

⁶⁰³ РГИА. Ф. 274. Оп. 3. Ч. 1. 1891-1920 гг. Д. 206. Л. 1.

⁶⁰⁴ Там же. Л. 2.

⁶⁰⁵ Железнодорожное дело. 1901. Год XX. № 30–31. С. 340.

железнодорожной линии Джанкой–Херсон–Одесса надворного советника инженера путей сообщения А.С. Голембиовского произвести расходы по этим изысканиям из кредита, ассигнованного по смете чрезвычайных расходов Министерства путей сообщения текущего года⁶⁰⁶.

26 октября 1901 г. титулярный советник инженер путей сообщения Олешкевич и инженер-технолог Суворов были назначены в экспедицию по производству изысканий железной дороги линии Джанкой–Херсон–Одесса. Согласно утвержденной по соглашению с министром финансов и государственным контролером смете на производство вышеуказанных изысканий, на них отводилось 6 месяцев⁶⁰⁷.

Начальник изысканий названной железной дороги 3 октября 1901 г. написал рапорт в Управление по сооружению железных дорог, сказав, что из суммы 25 тыс. руб., переданных в его распоряжение, им было получено из Одесского казначейства 20 779 руб. 52 коп.⁶⁰⁸.

Согласно докладу начальника Управления по сооружению железных дорог 5 декабря 1901 г., к назначению титулярного советника инженера путей сообщения Милеева и коллежского секретаря Кенеля в экспедицию по производству изысканий железной дороги линии Джанкой–Херсон–Одесса со стороны начальника управления железных дорог препятствий не встречалось. Согласно утвержденной министром путей сообщения, по соглашению с министром финансов и государственным контролером, смете расходов на производство этих изысканий, положена должность одного начальника, на 7 месяцев, с содержанием по 450 руб. в месяц, считая в том числе 150 руб. разъездных; ему же за заместительство начальника изысканий по 100 руб. в месяц, и должности двух начальников, на 6 месяцев, с содержанием по 400 руб. в месяц, считая в том числе 150 руб. разъездных⁶⁰⁹.

На 31 июля 1902 г. по смете, утвержденной министром путей сообщения,

⁶⁰⁶ РГИА. Ф. 274. Оп. 3. Ч. 1. 1891–1920. Д. 206. Л. 11.

⁶⁰⁷ Там же. Л. 24–24 об.

⁶⁰⁸ Там же. Л. 26.

⁶⁰⁹ Там же. Л. 30–30 об.

по журнальному постановлению Комитета управления по сооружению железных дорог от 20 сентября 1901 г., и согласованной с министром финансов и государственным контролером, на расходы по изысканиям железнодорожной линии Одесса–Херсон–Джанкой было ассигновано 47 710 руб., которые и были отпущены в распоряжение управления. На эти изыскания согласно отчетности было потрачено 42 932 руб. 49 коп⁶¹⁰.

О проектируемой дороге в газете «Крымский вестник» писали, что на совещании, проходившем под председательством главного командира Черноморского флота вице-адмирала Г.И. Чухнина, о постройке железной дороги Одесса–Николаев–Херсон–Джанкой присутствовали представители трех ведомств: морского, военного и министерства путей сообщения с начальником Харьково-Николаевской железной дороги Волковым. Предметом совещания был вопрос, в каком именно месте переходить железнодорожным мостом через Буг по направлению к Одессе и какой высоты должен быть мост над уровнем Буга. Этот вопрос надо было решить так, чтобы были соблюдены интересы военного ведомства в смысле быстрого передвижения поездов и интересы морского ведомства в смысле свободного прохода под мостом средних военных судов, не прибегая к разводкам моста⁶¹¹. Намеченное раньше место перехода через Буг не давало возможности поднять мост на необходимую высоту, а морское ведомство, понятно, не могло допустить такого моста, который создавал бы затруднение для свободного прохода военных судов⁶¹². Главный командир Черноморского флота наметил в совещании иное направление подхода рельсового пути к реке, дающее возможность поднять мост на целых две сажени выше, чем это предполагалось по проекту. Условия этого моста позволяют поднять мост настолько, что движение судов будет беспрепятственно. Только в исключительных случаях при пропуске броненосцев, например, мост будет отвечать и интересам военного ведомства. Отсутствие необходимости в частых разведениях моста не будет

⁶¹⁰ Там же. Л. 54–54 об.

⁶¹¹ Крымский вестник. 28 сентября 1904. № 248. С. 3.

⁶¹² Там же.

препятствовать успешному и непрерывному, если это понадобится, движению поездов⁶¹³. При постройке линии Херсон–Джанкой произошло бы существенное сокращение транзитных расстояний: от Джанкоя до Херсона через Александровск и Долинская 698 в., а теперь будет Джанкой–Херсон 177 в.; от Джанкоя до Киева через Полтаву 902 в., а через Херсон и Знаменку будет 803 в.; от Джанкоя до Санкт-Петербурга через Курск и Москву 1896 в., а будет 1850 в. Проектируемая дорога еще сократит расстояние станции Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги⁶¹⁴. Архивные материалы об этом проекте после 1902 г. не встречаются. По всей видимости, в начале XX века эта линия стала рассматриваться в как участок грандиозного замысла Черноморской железной дороги, о котором будет рассказано ниже. Тем не менее проект дороги Одесса–Херсон–Джанкой интересен тем, что была предпринята попытка связать соседние Таврическую и Херсонскую губернии железнодорожной линией.

6.4. Проект о соединении Крыма с Кавказской железной дорогой

Проект Керчь-Кавказской железной дороги был представлен Совету министров инженером Перцовым в 1910 г. Проектируемая дорога должна была соединить Крым с Кавказским регионом и имела громадное транзитное и стратегическое значение. Несколько банков были готовы профинансировать проект, среди которых назывался Русско-Китайский банк⁶¹⁵. В прессе писали о реальности осуществления проекта Керчь-Кавказской дороги⁶¹⁶. В той же газете спустя полгода информировали о начале изысканий на линии Керчь–Тамань. В Феодосийском уезде производилась планировка и разбивка пути на участки. Вопрос о размере вознаграждения владельцам участков земли, отчуждаемых под железнодорожный путь, должен был быть решен особой комиссией⁶¹⁷. Новая

⁶¹³ Там же.

⁶¹⁴ Записка о проведении... Там же. С. 53–55.

⁶¹⁵ Керчь-Феодосийский курьер. 6 апреля 1910. № 1. С. 3.

⁶¹⁶ Там же. С. 3.

⁶¹⁷ Керчь-Феодосийский курьер. 31 августа 1910. № 119. С. 3.

линия дороги Керчь–Кавказ должна была пройти почти в 16-ти верстах от города Темрюк. Прежнее предположение приблизить магистраль к городу до двух верст было пересмотрено из-за сложного местного ландшафта⁶¹⁸.

Проект железной дороги от Тамани на станцию Лабинскую и далее на станцию Геленджик был представлен на рассмотрение Главного военного управления, которое высказалось за проведение этой линии. Этот проект был передан на рассмотрение Совета министров⁶¹⁹.

24 мая 1911 г. комиссия о новых железных дорогах при Министерстве финансов приступила к рассмотрению проекта железной дороги Обозовка–Абинская, с осуществлением которого должна была коренным образом измениться судьба Керчи. Длина проектируемой дороги составляла 600 верст, начиналась она от станции Обозовка Юго-Западной железной дороги, далее шла на Вознесенск–Николаев–Херсон–Джанкой–Керчь–Тамань–Абинская (Владикавказской железной дороги), со строительством мостов через Днепр у Херсона и через Керченский пролив.

Для осуществления проекта учреждалась акционерная компания, во главе которой были известные инженеры и промышленники: Н.Н.Перцов, С.С. Хрулев и А.И. Путилов. На сооружение дороги требовалась гигантская сумма – 55,5 млн руб., из которых 7 млн был акционерный капитал, остальная сумма состояла из облигационных бумаг, гарантированных правительством. В комиссии по рассмотрению проекта дороги вошли представители от городской администрации Одессы, Херсона, Керчи и кубанских станиц, а также представители биржевых комитетов Одессы и Херсона. Современники отмечали важнейшее значение этой дороги. Она должна была проходить по богатейшему хлебному району юга России и Кубанской области, связывала отправные порты юга.

В начале 1912 г. Министерство путей сообщения испросило 5 млн руб. на производство работ по Черноморской линии. По сведению корреспондента,

⁶¹⁸ Керчь-Феодосийский курьер. 4 сентября 1910. № 123. С. 3.

⁶¹⁹ Керчь-Феодосийский курьер. 27 апреля 1910. № 15. С. 3.

работы должны были начаться в том же году. Открытие движения предполагалось в начале 1916 года⁶²⁰.

Однако в Совете министров вопрос о черноморской береговой дороге вызвал очень жаркие прения. Мнения разделились. Кривошеин, Рухлов, Тимошеев, Харитонов и Щегловитов высказались за немедленное сооружение дороги. Коковцев, Сухомлинов, Григорович, Кассо, Саблер и Макаров полагали, что нужно подождать и прежде соорудить «перевальную» Кавказскую дорогу. Коковцев указывал, что Черноморская дорога прошла бы в полосе обстрела со стороны моря, называя эту дорогу этажерочной, которую неприятель во время войны легко может разрушить. Вопрос о дороге стоял настолько остро, что в зависимости от его решения, по слухам, были возможны даже перемены в составе кабинета⁶²¹.

При обсуждении проекта железной дороги во втором департаменте Государственного совета представителей министерского корпуса явилось на заседание больше, чем членов департамента, которые единодушно голосовали против проекта. Журнал заседания второго департамента по данному вопросу никакого движения не получил, и в осведомленных кругах передавали, что следовало ожидать возвращения вопроса во второй департамент для пересмотра. При этом во время пересмотра предполагалось гарантировать второму департаменту предоставленное ему законом право решать дела голосами только своих членов⁶²².

В местной прессе внимательно следили за ходом обсуждения проекта: «При всем обширном значении проектируемой дороги трудно заранее предвидеть, как отнесется правительство к ее немедленному осуществлению при условии гарантии от казны. Можно только сказать одно, что обсуждение осуществления дороги происходит при наиболее благоприятных условиях. В связи с общим улучшением экономического положения страны и с большой

⁶²⁰ Керчь-Феодосийский курьер. 26 февраля 1912. № 46. С 3.

⁶²¹ Керчь-Феодосийский курьер. 13 марта 1912. № 59. С 3.

⁶²² Крымский вестник. 1 сентября 1912. № 223. С. 3

свободной государственной наличностью правительство намерено открыть новую эру железнодорожного строительства, сократившегося было после несчастной Японской войны. Стоящие же на очереди многочисленные железнодорожные проекты в большинстве случаев во всех отношениях уступают по своему значению интересующему нас проекту дороги. Жители Керчи больше всего интересуются, какое значение имеет для Керчи направление дороги через пролив? Тут же сомнений не может быть. Керчь от этого только выиграет. Что с проведением дороги для Керчи открывается самая широкая возможность развиваться, не говоря уже о том, что во время самой постройки величайшего в мире моста Керчи, конечно, временно, она с проведением дороги из конечного пункта, глухой ветви превратится в пересадочную станцию на границе двух морей, при соединении Кавказа с Южными дорогами. Благодаря непрерывному сообщению через мост Керчь завяжет торговые сношение с богатыми Кубанскими станицами. Хлебный район города увеличится за счет прилегающей части Кубанской области, Феодосии и отчасти за счет Александровска и Бердянска. С проведением дороги, несомненно, в несколько раз увеличатся шансы на открытие металлургического завода. Есть отчего с нетерпением ждать вестей от городской головы, добывающегося ныне вместе с другими общественными представителями осуществления данного направления дороги»⁶²³. Таким образом, идея строительства Керченского моста (в проекте сложного инженерного сооружения) была предложена еще в начале XX века, но отчасти реализована в годы Великой Отечественной войны.

О постройке моста через Керченский пролив инженер Н.Н. Перцов в своей краткой технической пояснительной записке к проекту Черноморских железных дорог писал следующее: «Из сказанного легко видеть, что представляется возможным два основных варианта перехода через Керченский пролив, а именно: 1. Северный – в направлении на станции Керчь г. Еникале и косу Чушку и далее по северному берегу Таманского полуострова. 2. Южный – от станции

⁶²³ Керчь-Феодосийский курьер. 25 мая 1911. № 111. С. 2–3.

Багерово в сторону крепости, с пересечением пролива в наиболее его узкой части между крепостью и косой Тузлой». Перцов предложил два варианта перехода через Керченский пролив без указаний особых преимуществ одного варианта перед другим. Однако в местной прессе тщательно проанализировали движение торговых потоков для развития Керчи. «Рассматривая эти два варианта с точки зрения интересов Керчи и Керченского порта, мы видим, что для Керчи далеко не безразличен тот или другой вариант. Прежде всего с проведением железной дороги обходит Керчь и соединяется с существующей железнодорожной веткой у станции Багерово. Значит Керчь снова явится на ветке, хотя и десятиверстной; а Керченский порт сделается совершенно недоступным для Темрюкских грузов вследствие того, что грузы, идущие к Керченскому порту, должны будут сперва направиться на станцию Багерово, а потом уже обратным путем по Керченской ветке могут попасть в Керченский порт. Значит, чтобы попасть в Керченский порт, грузы должны будут делать очень кривую линию и проходить более чем стоверстное расстояние. При таких условиях темрюкские грузы вернее всего будут разгружаться или на косе Тузле, или в Новороссийском порте. Значение торгового Керченского порта для Темрюкских грузов совершенно пропадает.

Если же железная дорога пройдет северным вариантом, т.е. через Еникале и косу Чушку, тогда магистраль пройдет мимо Керчи, Керченского порта, металлургического завода и г. Еникале. А Темрюкский порт будет находиться в кратчайшем расстоянии от Керченского порта – в каких-нибудь 6-ти верстах. Темрюкские грузы получать выход в Керченском порте особенно в зимний период. Керченский порт тогда получит большее значение и больший смысл своего существования»⁶²⁴.

Далее приводились другие доводы, говорящие в пользу северного варианта: 1. Железнодорожный мост через Керченский пролив проектировался длиной 620 саж.⁶²⁵, таким образом, остальное пространство через пролив предполагалось засыпано или соорудить дамбы. От сужения Керченского

⁶²⁴ Керчь-Феодосийский Курьер. 10 декабря 1911. № 271. С. 3.

⁶²⁵ 620 сажень = 1.322 м

пролива у входа в Черное море можно было ожидать непредвиденных последствий. Если Керченский пролив будет более отделен от соленого Черного моря и оставлен широкий проход для соединения его с Азовским морем, то в Керченском порте концентрация раствора солей может понизиться, тогда вода в Керченской бухте будет более пресной и замерзаемость порта на несколько процентов может увеличиться. Если с проведением на Чушку и с устройством дамб Керченская бухта будет отделена до некоторой степени от пресного Азовского моря, то концентрация раствора солей в Керченской бухте должна до некоторой степени повыситься, вода в Керченском порте будет более соленой и замерзаемость порта должна понизиться.

2. Керченский порт во время ледохода не некоторое время становится недоступным. Если с одной стороны будет сужен выход в Черное море не только дамбами, но и десятью мостовыми устоями, а с другой – будет оставлен широкий проход из Азовского моря, тогда получится, что Керченский порт будет поставлен в очень неблагоприятные условия во время ледохода, и он будет загромождаться льдом еще в большей степени. Если же с проведением моста на Чушку будет сужен проход в Азовское море, то получится обратное явление. Лед с Азовского моря будет поступать более постепенно в Керченский пролив и при более широком и свободном выходе в Черное море может постепенно оставлять Керченский пролив, не мешая пароходам заходить в Керченский порт.

3. Мост через Керченский пролив предполагался разводной. Такой системы мост должен был служить до некоторой степени преградой большим пароходам и судам для свободного захода в порт. При проходе же железной дороги через Чушку Керченский порт будет доступным портом для всех пароходов и в любое время.

4. Сужение Керченского пролива у самого Черного моря, проезд в течение дня и ночи поездов, разводки и заводки моста – все это должно негативно было сказаться на рыболовстве.

5. Наконец, с постройкой моста на Тузлу пришлось бы поставить крест на Керченской крепости, потому что мост и крепость исключают друг друга, по мнению автора статьи. С проведением же моста на Чушку появится лишний шанс для восстановления крепости и тем более, когда изменится политическое положение

России⁶²⁶.

В пользу северного варианта ходатайствовала городская дума г. Темрюка, чтобы проектируемая железнодорожная линия Умань (Обозовка)-Абинской дороги была проведена через Еникале, косу Чушку, чтобы прошла вплотную через Керченские металлургические заводы, порт и т.д.

Вопрос о сооружении дороги был рассмотрен в комиссии о новых железных дорогах в 1912 г., которой был представлен обновленный проект линии. Маршрут линии был следующим: Умань–Николаев–Херсон–Джанкой–Керчь(Багерovo)–Туапсе–Квалони⁶²⁷. На заседании был принят километраж линий и отдельных ее участков: Квалони-Туапсе – 322 в., Туапсе-Абинская – 148 в., Багерovo-Джанкой – 170 в., Херсон-Николаев – 51 в., и Абинская-Умань – 600 в., всего – 1 291 в. Эта линия сокращала путь между западным и юго-западным краем с Северным Кавказом, Закавказьем и Персией; между Тифлисом и Варшавой с 2.728 в. до 2.376 в., Тифлисом и Одессой – с 2.153 в. до 1.545 в., между Батумом и Одессой – с 2.024 в. до 1.416 в.; между Крымом и Кавказом: Тифлис-Симферополь – с 1808 в. до 1.141 в., Владикавказ-Симферополь – с 1.364 в. до 995 в. и т. д.⁶²⁸

24 августа 1912 г. было образовано Общество Черноморской железной дороги, в задачу которого входило строительство кавказского участка линии Туапсе-Сухум-Квалони, протяженностью 322 в. Кроме этого общество должно было провести экономическое исследование районов, которые пересекала проектируемая линия Умань-Туапсе. К 1915 г. было подготовлено объемное исследование, оснащенное статистическими таблицами, характеризующие грузооборот на линии Умань-Керчь-Туапсе.

Разработка грандиозного проекта железной дороги, нацеленного на соединение юго-западного региона с кавказским, где в этой цепочке Крыму

⁶²⁶ Керчь-Феодосийский курьер. 10 декабря 1911. № 271. С. 3.

⁶²⁷ Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Умань (Обозовка)- Николаев-Херсон-Джанкой-Керчь-Туапсе. Ч. I / Общество Черноморской железной дороги. Петроград, 1915. С. 3.

⁶²⁸ Пояснительная записка к проекту. С. 83–85.

отводилась транзитная роль, отражала стратегические и экономические замыслы правительства и засвидетельствовала о совершенно новом этапе в развитии железнодорожного транспорта в Российской империи. Колоссальные затраты на проект, включая строительство сложных инженерных сооружений, каким являлся Керченский мост, начавшиеся военные действия на Кавказском фронте Первой мировой войны не позволили осуществиться этому проекту.

6.5. Южнобережная дорога

С началом курортного бума в 1890-х годах идея строительства железной дороги на южном черноморском побережье приобрела большую популярность. По замечанию знатока «Русской Ривьеры» А.В. Мальгина: «История с попытками строительства железной дороги по Южному берегу представляет собой захватывающую эпопею борьбы интересов различных групп, осваивавших Русскую Ривьеру, борьбы удивительной по накалу страстей и упорству ее участников, борьбы, в которой в равной степени проявился блеск инженерных замыслов и размах многоуровневых интриг»⁶²⁹.

Вопрос строительства железной дороги, соединяющей Южный берег Крыма с основной магистралью, был связан с выбором отправного пункта, среди которых были заявлены Симферополь, Севастополь, Бахчисарай. Во всех проектах Ялте отводилась первенствующая роль как развивающемуся курорту. По мнению современника: «Все курорты более или менее значительные обслуживаются железными дорогами. Ривьера тогда только и получила свое выдающееся значение, когда была устроена вдоль всего берега железная дорога. И такая железная дорога в большей степени необходима для Крымского побережья, где курортная жизнь в значительной степени уже развита, благодаря теплоте, мягкому и здоровому климату»⁶³⁰. Ялта занимает центральное положение, с востока ее окружают удельные имения: Массандра, Магарач, Ай-Даниль, с запада – имения членов императорской фамилии: Ливадия, Ореанды,

⁶²⁹ Мальгин А.В. Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII – нач. XX в. Симферополь, 2006. С. 88.

⁶³⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 564. Л. 69

Ай-Тодор, Дюльбер⁶³¹.

Первый проект строительства железной дороги от Севастополя до Ялты был составлен в 1886 г. инженером Ф.Ф. Баталиным, который служил начальником на Лозово-Севастопольской дороге. Баталин в своей записке писал, что вопрос о проведении железной дороги вдоль Южного берега Крыма породил как в публике, так и в печати массу различных мнений, большинство из которых желали его осуществления, некоторые выражали опасение относительно дороговизны проекта и сложности его в техническом отношении. Свои изыскания по проекту он проводил от ст. Инкерман Лозово-Севастопольской железной дороги до Ялты. По проекту Баталина дорога должна была состоять из двух участков. Первый участок – горный, начинался от станции Инкерман и тянулся до Балаклавы, его расстояние составляло 13,62 версты. Вторым участком назывался морским, поскольку проходил вдоль линии морского побережья от Балаклавской бухты до Ялты и тянулся на 57,6 верст. Специфика второго участка была связана с тем, что путь строился на каменной насыпи, входящей в воду, в некоторых местах глубина составляла 3–4 сажени⁶³².

А проекте были предусмотрены несколько станций: одна станция III класса – Ялта, четыре станции IV класса – Балаклава, Ласпи, Кастрополь, Алушка, три полустанции – Форос, Симеиз, Ореанда и десять пассажирских платформ – Мшатка, Меллас, Мухолатка, Кикенеиз, Лимены, Мисхор, Ай-Тодор, Ливадия и две запасных⁶³³.

Постройка железной дороги вдоль южного берега Крыма оценивалась в 3 млн руб., которые распределялись следующим образом: отчуждение земли – 18 680 руб., земляные работы – 1 061 237 руб. 94 коп., балласт, шпалы, рельсы и скрепление – 752 200 руб., тоннели, полутоннели, мосты, трубы и укрепление откосов – 642 730 руб., станционные принадлежности – 17 тыс. руб., будки и казармы – 43.900 руб., станционные здания – 82,5 тыс. руб., водоснабжение – 57

⁶³¹ Там же.

⁶³² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 1. Л. 21.

⁶³³ Там же. Л. 21 об.

тыс. руб., телеграф – 17.244 руб., оборудование станции – 7,5 тыс. руб., разные расходы – 300.008 руб. 06 коп. Итого: 3 млн руб.⁶³⁴. Этот проект так и остался на бумаге. Проект не был поддержан в недрах столичной бюрократии, «поскольку отрезал большинство великокняжеских имений от моря»⁶³⁵.

Почти одновременно появился еще один оригинальный проект – зубчатоколесной железной дороги Ялта–Мегаби. По проекту дорога начиналась от набережного шоссе Ялты, затем тянулась вдоль берега реки Учан-су до деревни Аутки и поворачивала к юго-западу до вершины Мегаби. Длина дороги была не более 6 верст, с продолжением участка до Гаспры еще 3 версты. Дорога должна была быть выстроена за 7–8 месяцев. Предварительная смета равнялась сумме 365 тыс. руб., из которой закладывалось на отчуждение земли – 21 600, земляные работы – 47 тыс., каменные работы мосты, трубы и т.д. – 48 тыс., балласт, шпалы – 71,1 тыс., постройка станции, будок, казармы, сарая – 31 тыс., водоснабжение, телеграф и телефон – 12 тыс., подвижной состав – 57 тыс., оборудование мастерской и станций – 34 300, приложение шоссе на двух верстах – 16 тыс., и предварительные расходы, производство изыскания и разведок по линии – 27 тыс., итого 365 тыс. руб.⁶³⁶.

В феврале 1888 г. председатель Ялтинской уездной земской управы В.А. Рыбицкий отправил ходатайство в Министерства государственных имуществ с просьбой поддержать проект зубчатоколесной дороги⁶³⁷. Учредителями общества по сооружению дороги и горноклиматической колонии в Гаспре выступили военные: отставной штабс-ротмистр И.А. Сабуров, гвардии полковник К.Л. Петршкевич и отставной гвардии подпоручик А.С. Поплавский. Для реализации проекта необходимо было получить одобрение Министерства государственных имуществ, Министерства внутренних дел и финансов⁶³⁸.

⁶³⁴ Там же. Л. 22.

⁶³⁵ Мальгин А.В. Указ соч. С. 89.

⁶³⁶ Зубчатоколесная железная дорога Ялта-Могаби. Приблизительная стоимость устройство оной, расход по ее эксплуатации и определение чистого дохода от предприятия. СПб., 1886. С. 1–2.

⁶³⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 204. Л. 1–2.

⁶³⁸ Там же. Л. 3–4.

Однако проект был признан неудачным и от него отказались.

В 1895 г. напомнил о себе инженер Баталин. Прошло более 8 лет, как он предложил строительство дороги на Южном берегу Крыма. Дело не двигалось, хотя «печать и большинство владельцев имений южного берега весьма сочувственного отнеслись к его проекту»⁶³⁹. По всей видимости, появились конкуренты в городской администрации, которые заявили о его чрезмерной перегруженности другими делами, о сложностях отчуждения земли под дорогу и самый значительный упрек в его адрес касался высокой стоимости строительства – 3 млн рублей без подвижного состава⁶⁴⁰. Вместо проекта Батлина предлагалось построить дорогу между Севастополем и Ялтой⁶⁴¹.

Прессе стало известно о новых планах, так появилась статья «Приморская железная дорога от Севастополя до Ялты и Гурзуфа», в которой говорилось следующее: «...между Севастополем и Ялтой на протяжении 81 версты предполагается 13 станции и 12 промежуточных платформ, что составит среднее расстояние между остановочными пунктами. С осуществлением Приморской дороги все трудности должны будут исчезнуть, и посетители получат возможность размещаться в разных местностях, обслуживаемых этою дорогою. Улучшение условий жизни на южном берегу в связи с удобствами и дешевизною сообщений в пределах протяжения дороги, начиная от Севастополя, должны послужить тем фактором, без которого одно удешевление тарифа до Севастополя еще не будет в состоянии привлекать посетителей на южный берег Крыма и не принесет ни публике, ни стране всей ожидаемой в данном случае пользы»⁶⁴².

Отдельной брошюрой для инженеров и предпринимателей были опубликованы «Условия на постройку южнобережной дороги», которые включали 35 пунктов. В военное время железная дорога поступает в

⁶³⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 563. Л. 7а.

⁶⁴⁰ Там же. Л. 7б.

⁶⁴¹ Проект условия на постройку и эксплуатацию Черноморской Севастополь-Ялтинской железной дороги. СПб., 1895. С. 1–2.

⁶⁴² Железнодорожное дело. 1895. № 18. С. 165–166.

распоряжение военного министерства. В течение суток перевозит из Севастополя в Ялту 2 тыс. нижних чинов, до 10 тыс. пуд. воинского груза. Через двадцать лет со дня открытия, но не позже 1920 г. государство может выкупить железную дорогу за сумму, которая причитается по капитализации, однако эта сумма не может быть менее действительной стоимости дороги. И не позже 1 января 1980 г. дорога должна быть передана в казну со всеми постройками и подвижным составом⁶⁴³.

Предполагалось, что дорогу построят за четыре года. Она будет работать на электрической тяге. В течение шести месяцев после утверждения владелец дороги должен был представить план направления и продольный профиль железной дороги для утверждения⁶⁴⁴.

Дорога делилась на два участка – от Севастополя до Балаклавы – 21,65 верст. Это первый участок главного пути с ветвью к товарной платформе станции Севастополь. Второй участок от Балаклавы до Ялты, идущий вдоль берега моря с обходом к Ливадии – 59,40 верст. Длина станционных и запасных путей на станциях – 2 версты. Общая длина всех путей 85,05 версты⁶⁴⁵. Стоимость дороги оценивалась в 3,5 млн руб. В эту сумму входило строительство 13 станций, 12 платформ, 11 тоннелей общей длины 180 пуд. саж., 15 полутоннелей общей длины 644 пуд. саж. и 65 малых каменных мостов⁶⁴⁶. Вдоль всей линии должно быть устроено телефонное сообщение с телефонами Эриксона, поставленными на всех станциях, полустанциях, остановочных пунктах и в казармах. В плане указывалось, что подвижной состав состоит из 20 пассажирских вагонов, из них 11 с моторами и 43 товарных, из них 20 с моторами. Все вагоны четырехосевые, на тележках. Состав поездов пассажирских предполагается в два четырех-осевых вагона и товарных – в три

⁶⁴³ Проект условия... С. 11–12.

⁶⁴⁴ Там же. С. 4.

⁶⁴⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 563. Л. 196.

⁶⁴⁶ Железнодорожное дело. 1895. № 18. С. 166.

вагона. Скорость поездов от 20 до 30 верст в час. После формирования надлежащего капитала дорога может быть выстроена в течение 2–3 лет⁶⁴⁷.

Вопрос о Южнобережной дороге был рассмотрен в июне 1897 г. в Объединенной комиссии под председательством директора Департамента железнодорожных дел В.В. Максимова⁶⁴⁸. Положительное решение не было принято, в правительственных верхах крайне скептически относились к финансовым возможностям предпринимателей, которые должны были «представить точные доказательства финансовой правоспособности»⁶⁴⁹.

Однако на рассмотрение объединенной комиссии были представлены три проекта. Первый проект – электрическая дорога от Севастополя до Ялты по берегу моря протяженностью 85,5 верст. Ходатайствовал о строительстве уже бывший управляющий Лозово-Севастопольской железной дороги, инженер Ф.Ф. Баталин и инженер электротехник И.В. Романов. Второй проект дороги – от Симферополя через Гурзуф до Ялты длиной в 76 верст, лоббировало Московское общество подъездных путей, автором проекта был инженер путей сообщения Сытенко. Третий проект от Бахчисарая через хребет Яйлы до Ялты протяженностью 68 верст, из которых 32,2 версты зубчатоколесного пути⁶⁵⁰. Об этой дороге ходатайствовал инженер-технолог Гартман Общества Ялта-Бахчисарайского пути⁶⁵¹. Гартман предлагал следующую конструкцию дороги. Установить две вертикальные рейки с зубцами. Паровозы и вагоны могли бы свободно переходить из зубчатого пути на обычный и обратно⁶⁵². Дороги такого типа функционировали в Европе и Америке. Право постройки было предоставлено Гартману, но осуществить свой проект он не смог, поскольку не собрал необходимого капитала⁶⁵³.

⁶⁴⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 563. Л. 196–196 об.

⁶⁴⁸ Там же. Л. 89 – 90.

⁶⁴⁹ Там же. Л. 110–112.

⁶⁵⁰ Полянская Е.С. Развитие транспортной системы Крыма. С. 85.

⁶⁵¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 564. Л. 2а.; Железнодорожное дело. 1901. № 48. С 545.; Какая железная дорога нужна Крыму? СПб., 1909. С. 3–4.

⁶⁵² Полянская Е.С. Указ соч. С. 85.

⁶⁵³ Аплаксин Б. Крымская южнобережная железная дорога // Крым. 1929 № 1 (9). С. 35.

Бурные дискуссии о строительстве небольшой железнодорожной ветки велись в Петербурге, где на соединенном присутствии Комитета министров и Департамента государственной экономии Государственного Совета в 1898 г. пришли к заключению, что «рельсовый путь, имеющий связать южное побережье Крыма с сетью железных дорог, будет иметь своим главнейшим назначением удовлетворять требованиям приезжающих в Крым в значительном числе больных и туристов. В виду сего вопрос о выборе конечных пунктов этого пути заслуживает особого внимания, так как в зависимости от принятия по этому предмету того или иного решения определится степень целесообразности проектируемой линии. Как известно, наиболее оживленным и чаще всего посещаемым приезжающей публикой пунктом Крымского побережья являлась Ялта, поэтому соединение этого города кратчайшем путем с Курско-Харьково-Севастопольской железной дорогой представлялось наиболее соответствующим тем требованиям, которым должен отвечать будущий рельсовый путь». Исходя из этих соображений были приняты следующие решения: 1. Разрешить строительство и эксплуатацию железнодорожной линии от Ялты до Бахчисарая проектируемому фон-Гартманом и К^о к учреждению акционерному обществу, предоставить министру путей сообщения предварительное о безвозмездной уступке под разрешаемый рельсовый путь пустопорожних казенных земель лишь в количестве, действительно потребном для этого пути; 2. Внести замечания в проект устава Общества Ялта-Бахчисарайского подъездного пути; 3. Отложить разрешение ходатайств о сооружении железнодорожных линий от Севастополя до Ялты и от Симферополя до Алушты, с ветвью на Ялту⁶⁵⁴. Однако осуществить свой замысел Гартман не смог, так как ему не удалось собрать необходимый капитал. В 1902 г. инженера не стало.

В Крыму в это время производились параллельно изыскания несколькими инженерами с целью выработки оптимального решения при выборе направления

⁶⁵⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 564. Л. 271.

дороги с учетом сложного горного ландшафта. В рапорте инженера Семенова⁶⁵⁵ делался анализ строительства проекта Ялта-Бахчисарай. Инженер отмечал, что «необходимо совершенно отказаться от проекта покойного Гартмана – от узкоколейной зубчатой дороги системы Абта с подъемом на перевале на высоте около 650 саж., так как за истекшие 10 лет Крым все-таки сильно развился, и дорога по системе Абта оказалась бы не в состоянии перевезти все грузы и всех пассажиров. В противоположность рассмотренным трем линиям направление Ялта-Бахчисарай с ветвями на Алушту и Симеиз: а. Создаст кратчайший путь едущим из России. б. Вполне и наилучшим образом обслужить центральный Крым и южное побережье, не нарушая интересов как Севастополя, так и Симферополя. в. Широко раздвинет курортное значение края, так как, прорезав лучшую горную часть, вызовет к жизни нашу отечественную Швейцарию. г. Наилучшим образом разрешит стратегический вопрос, что было признано военным министерством при рассмотрении первоначального проекта Гартмана и подтверждается военными авторитетами теперь. д. Проходя преимущественно по казенным и удельным землям, значительно поднимет их стоимость. е. Так как частновладельческие земли будут затронуты только местами, то не разовьется нежелательная в таких случаях спекуляция»⁶⁵⁶.

Между тем количество проектов отнюдь не уменьшалось, заинтересованные лица продолжали осаждать крымскую администрацию и столичные министерские учреждения своими предложениями и замыслами⁶⁵⁷.

Один из таких проектов подготовили инженеры С.Н. Чаев и П.Д. Кандауров. В 1902 г. они составляли проект Бахчисарай-Ялтинской железной дороги с ветвями на Алушту и Симеиз и отправили в Департамент железных дорог Министерства финансов и путей сообщения⁶⁵⁸. В своем ходатайстве они отмечали следующее: разрешить строительство для общего пользования путь

⁶⁵⁵ Там же. Л. 22.

⁶⁵⁶ РГИА. Ф. 350. Оп. 21. Д. 1. Л. 3об.

⁶⁵⁷ Мальгин А.В. Указ. соч. С. 89.

⁶⁵⁸ Несколько замечаний по поводу записки г. Ушкова железная дорога Севастополь-Алушта / Т-во для организации акционерного общества электрических ж. д. в Крыму. [191-]. С. 1.

специального типа от Бахчисарая к Ялте; присвоить правительственную 4% гарантию на облигационный капитал; кроме того, разрешить произвести инструментальные изыскания по направлению от Ялты на Симеиз и Алушту; предоставить право на увеличение капитала для сооружения электрических трамвайных ветвей на Симеиз и Алушту, согласно представленной расценочной ведомости.

В проекте отмечалась значимость железнодорожных коммуникаций для развития края. Так с проведением Ялта-Бахчисарайской железной дороги будет дан значительный импульс для развития курортных и лечебных заведений, как следствие сократится «отлив» русских денег за границу, вывозимых больными и туристами. Об этом в свое время говорил министр финансов И.А. Вышнеградский: «Естественным последствием неустройства у нас лечебных заведений, гигиенических станций и тому подобных учреждений является весьма нежелательное путешествие массы больных на излечение в Западную Европу, подрывающее нередко в основе благосостояние целых семейств и притом, во всяком случае, сопряженное с переводом за границу многих миллионов»⁶⁵⁹. Строительство дороги повлияет на увеличении цены сопредельных казенных земель, которые без этой дороги совершенно недоступны. Ялта-Бахчисарайский участок Крымской дороги вполне может обслуживать новый для того времени Массандровский подвал и весь район хозяйственных учреждений Массандры. Стратегическое значение данной линии высоко оценит военное министерство⁶⁶⁰.

Предварительная смета сооружения дороги при условии производства работ в течение двух лет: технические изыскания и коммерческие исследования, составление проектов – 75 тыс. руб., отчуждение недвижимых имуществ под дорогу, кроме уступаемых казной безвозмездно – 500 тыс. руб., земляные работы с рубкой леса и корчеванием, искусственные сооружения, укрепление откосов полотна, проведение канав, мощение, балластировка с каменными стенками,

⁶⁵⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 824. Л. 39 об.

⁶⁶⁰ Там же. Л. 39 об–40 об.

ограждающими балластный слой, железные фермы мостов, станционные и путевые постройки, водоснабжение, мастерские и телеграф – 3 млн 300 тыс. руб., верхнее строение пути: деревянные шпалы на простом и железные на зубчатом, рельсы, скрепления, зубчатая полоса и другие принадлежности пути с доставкой до Ялты и Бахчисарая – 1 250 тыс. руб., подвижной состав – 450 тыс. руб., электрическое оборудование – 990 тыс. руб., оборудование мастерских, станционный и путевой инвентарь – 75 тыс. руб., расход по техническому надзору и на администрацию по линии во время работ, на составление детальных проектов, на содержание чертежной на линии, а также на санитарную часть и жандармско-полицейское управление – 100 тыс. руб., содержание правления в Петербурге в течение двух лет – 60 тыс. руб., оборотный капитал – 100 тыс. руб., непредвиденные расходы, кроме вошедших в статью, стоимости строительных работ – 80 тыс. руб., на уплату процентов на капитал во время постройки дороги и на расходы и потери по реализации капитала – 1 020 тыс. руб., всего – 8 млн. руб.⁶⁶¹

В журнале «Железнодорожное дело» о проекте Чаева и Кандаурова писали самые положительные отзывы и особенно ратовали за направление на Бахчисарай. «Во-первых, как за наиболее короткое, во-вторых, как за прорезывающее богатую и живописную местность. И такое предпочтение имеет большее значение. С Севастополем и Симферополем Ялта уже соединена прекрасными шоссевыми дорогами, а с Севастополем еще и пароводным сообщением круглый год. Линия на Бахчисарай, имея непосредственное транзитное значение, оживит и весь промежуточный район, через который она пройдет. И самый переезд их Бахчисарая в Ялту с перевалом через Яйлу и открывающейся панорамой Черного моря также будет единственным в своем роде»⁶⁶².

Среди представленных проектов выделялось предложение предпринимателя Г.К. Ушкова о готовности построить трамвайные линии от

⁶⁶¹ Там же. Л. 42–42 об.

⁶⁶² Железнодорожное дело. 1901. № 48. С. 546.

Севастополя до Алушты с ветвями к Балаклаве и Иссару – 126 верст⁶⁶³. Комиссия о новых дорогах признавала проект, отвечающим местным условиям⁶⁶⁴, однако не был поддержан. Спустя десятилетие вспомнили об Ушкове и предложили ему переработать проект. 1 февраля 1910 г. Ушков представил записку «Железная дорога Севастополь-Алушта», в которой отказался от трамвайных линий и позаимствовал расчеты и варианты строительства инженера Михайловского⁶⁶⁵. Однако длительная переписка с министерствами и сопоставление различных проектов в техническом и финансовом отношении, так и не привели к желаемому результату.

Если в конце XIX века ратовали за преимущество направления дороги Бахчисарай-Ялта, то в начале XX века все больше сторонников отдавали свои голоса в пользу соединения с крупными губернскими городами как Симферополь и Севастополь, являющиеся ключевыми железнодорожными узлами в Крыму. Направление от Симферополя до Алушты имело свои преимущества, которые заключались в том, что продукты (птица, мясо, овощи, зерно) будут доставляться на Южный берег из Симферополя по более дешевой цене, во-вторых, пассажирам из центральной России ближе ехать на Южный берег; в-третьих, будет способствовать курортно-оздоровительной отрасли. «А неудобства Бахчисарайского направления следует считать самым неудачным во всех отношениях: дорога идет от Бахчисарая по долине реки Качи, подымаясь по лесным трущобам и ущельям на самый высокий перевал Яйлы, на 4 650 фут. над уровнем моря, на 600 фут. выше всем известной горы Ай-Петри. С перевала идет крутой спуск к Ялте зигзагами по зубчатой дороге длиною в 20 верст, по которой поезда могут двигаться со скоростью 10 верст в час. И она имеет капитальный недостаток, а именно – упирается только в одну точку южного берега, вовсе его не обслуживая, а следовательно и не давая ему почти никаких выгод, а сугубо обогащая только одну Ялту⁶⁶⁶. Вывод который происходил только один, что

⁶⁶³ Несколько замечаний... С. 1.

⁶⁶⁴ Записка об экономическом значении... Там же. С. 9.

⁶⁶⁵ Несколько замечаний... Там же. С. 1–2.

⁶⁶⁶ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 824. Л. 59 об–60.

«единственным правильным и выгодным направлением дороги следует считать то, которое идет от Севастополя вдоль всего южного берега Крыма»⁶⁶⁷.

В прессе очень бурно обсуждалась тема о строительстве дороги. В газете «Салгир» сообщалось: «Дорога на Ялту должна составить конечное звено во всей цепи наших дорог, и так как она должна служить всей массе населения государства, стремящегося ежегодно из самых отдаленных окраин на южный берег»⁶⁶⁸.

В ноябре 1902 г. в Симферополе состоялось заседание комиссии по решению вопроса о направлении железной дороги, соединяющей Южный берег Крыма с общесоюзной сетью железных дорог. В нем приняло участие около 50 человек, среди которых были предприниматели, торговцы, инженеры, общественные деятели. Вновь встал вопрос о направлении дороги. Сложились две «партии». За Бахчисарай как отправной пункт выступали Чаев, Феодоров и Познанский, которые доказывали, что узкоколейный путь Ялта-Бахчисарай выдержит все возможные перегрузки, и «этим путем будет обслуживаться древняя столица мусульманского населения и столица могущественных караимов». Их конкуренты настаивали на направлении «Симферополь-Ялта-Алушта», поскольку этот район более богатый и развитый в производительном отношении. 14 декабря 1902 г. Комиссия решила вести дорогу в Ялту через Симферополь⁶⁶⁹.

Симферопольская городская управа подключилась к лоббированию строительства дороги, поэтому направила ходатайство Таврическому губернатору. В ходатайстве говорилось о полезности осуществления проекта. «1. Проведением железной дороги от Ялты через Алушту на Симферополь будет предоставлено всей массе лиц, ежегодно приезжающих с севера на южный берег, значительное удобство в отношении скорости и дешевизны проезда пути от Симферополя на южный берег, ибо от Симферополя до Алушты, ближайшего пункта южного берега, считается всего 49 верст, тогда как дорога на Севастополь-

⁶⁶⁷ Там же. Л. 60 об.

⁶⁶⁸ Салгир. 14 ноября 1902. № 251. С. 2.

⁶⁶⁹ Салгир. 15 декабря 1902. №. 276. С. 4.

Ялту будет значительно отдаленной, так как помимо нынешней линии Симферополь-Севастополь, составляющей излишек – еще от Севастополя надо проехать большой путь до Ялты. Таким образом путь от Севастополя на Ялту, будет значительно продолжительнее. Железная дорога от Симферополя до Севастополя составляет 72 версты. От Севастополя до Ялты 84 версты, всего путь от Симферополя через Севастополь на Ялту составит 156 верст; дорога же через Алушту на Ялту составит 89 верст. 3. Весь почти южный берег в настоящее время получает большую часть сельских продуктов с центрального рынка города Симферополя, окруженного многочисленными деревнями, жители которых занимаются преимущественно огородничеством и потому при устройстве железной дороги от Симферополя через Алушту на Ялту все сельскохозяйственные продукты, отправляемые из Симферополя, удешевляются для жителей южного берега Крыма, при устройстве же железнодорожного пути от Севастополя на Ялту сельскохозяйственные продукты, и другие товары из Симферополя будут доставляться на южный берег или теперешним путем, на лошадях или же доставка их по железной дороге потребует уплаты тарифа за лишние 70 верст от Симферополя до Севастополя. При проведении дороги от Симферополя через Алушту на Ялту – линия между Симферополем и Алуштой пройдет вдоль бассейна реки Альмы и у перевала Кибит-Богаз переходит в бассейны реки Улу-Узень. По этой линии все земли могут быть легко культивируемы, так как в ее районе имеются обильные водные источники, вполне обеспечивающие надлежащее орошение земель. При проведении дороги в этом направлении – она должна проходить большей частью по землям сельских обществ и далее по казенным лесным дачам. Площадь казенных земель в этой местности весьма значительная. Спуск к морю долины реки Улу-Узень, дает дешевое отчуждение, так как здесь возделанных угодий сравнительно немного. 5. При проведении дороги <...> весь путь будет вполне обеспечен водою для потребностей железнодорожного движения – из имеющихся на этом пути обильных водных источников. 6. Переименование в недавнее время поселения Алушты в город само по себе указывает на значительное его развитие в

отношении заселенности и если Алушта достигла нынешнего цветущего состояния без железной дороги и даже без удовлетворительного паровозного сообщения, то необходимо заключить, что при устройстве железнодорожного сообщения, Алушта в самом непродолжительном времени достигнет еще более цветущего состояния; в виду же того, что Алуштинская долина по обширности своей выделяется из всех местностей южного берега – возможно предположить, что эта долина с устройством железной дороги быстро заселится. Проведение железной дороги на Алушту вызовет к жизни мало населенную местность от Алушты до Судака. 8. Проведением железной дороги Алушта-Ялта-Симферополь будет достигнуто то весьма существенное удобство для края, что жители Алушты, Ялты и прилегающих к ним местностей южного берега получат возможность скорого и удобного сношения с городом Симферополем, имеющим важное значение, как губернский административный центр, в котором находятся; окружный суд, учебные заведения и сосредоточены все правительственные учреждения и как торговый центр всего полуострова Крыма, где совершается большинство торговых операций и расчетов по коммерческим делам. 9. Соединение Симферополя как центра административного с южным берегом железною дорогою несомненно облегчить управление краем, и, независимо этого, железнодорожная линия в означенном направлении может оказать значительные услуги государству в стратегическом отношении, способствуя защите нашей окраины, в случае блокады южного побережья. 10. Линия от Симферополя до Алушты, проходя по местности сравнительно ровной, не вызовет тех дорогостоящих работ и сооружений, какие неминуемо придется произвести при проведении, от Севастополя на Ялту, или от Ялты на Бахчисарай, благодаря особенностям характера местностей, лежащих в направлении; Севастополь-Ялта и Бахчисарай-Ялта»⁶⁷⁰. Многочисленные доводы свидетельствовали о преимуществах направления Симферополь-Алушта-Ялта и главное сулили перспективы для развития этих поселений. В Петербурге в

⁶⁷⁰ Там же. Л. 1–50 об.

высшей бюрократической среде далеко не всех устраивал этот расклад. Были свои опасения у министра финансов, который выразил их в письме в.кн. Алексею Александровичу: «По вопросу о проведении железнодорожной линии, имеющий соединить Ялту с общею сетью железных дорог, изволите указывать на необходимость иметь в виду, при выборе направления означенной дороги, те потери, который город Севастополь может понести в случае, если бы железная дорога на южный берег Крыма была проведена, минуя Севастополь»⁶⁷¹.

Интенсивность обсуждения в правительственных кругах сказалась на вынесении проекта о южнобережной дороге на рассмотрение в комиссию о новых железных дорогах. Ее заседания проходили дважды 28 ноября и 12 декабря 1902 г. Председателем комиссии был директор Департамента железнодорожных дел Циглер-фон Шафгаузен. В обсуждении приняли участие представители министерств и предприниматели С.Н. Чаев, А.Н. Познанский и М.П. Федоров⁶⁷². Были приняты чрезвычайно важные решения. Во-первых, строительство железнодорожной линии будет осуществляться за счет казны. Относительно направления дороги большинство членов комиссии, учитывая ее стратегическое значение, проголосовали за направление Севастополь-Балаклава-Ялта. В-третьих, сошлись на мнении, что дорога должна быть узколейной, на электрической тяге, но приспособленной к товарному и пассажирскому движению. Весте с этим признавалось необходимым произвести изыскания и сделать расчеты по двум направлениям Севастополь-Ялта и Симферополь-Ялта, с учетом электрической или паровой тяги⁶⁷³.

Общественные круги Алушты проявили заинтересованность в строительстве дороги и представили доклад, который подписали С.Д. Чернов, В.В. Келлер, Д.В. Капустин и поверенный Алуштинского татарского комитета Аджи Эннан, «По вопросу о соединении Ялты с сетью Российских железных дорог» (1903 г.). В докладе были указаны критические замечания направления

⁶⁷¹ Там же. Л. 79–79 об.

⁶⁷² Там же. Л. 83–83 об.

⁶⁷³ Там же. Л. 100 об–101 об.

Бахчисарай-Ялта и предлагалось вовсе от него отказаться из-за сложностей строительства, бессмысленности использования зубчатой колеи, необжитой местности⁶⁷⁴. Другой направление Симферополь-Алушта-Ялта являлось, по их мнению, кратчайшим путем на южный берег. Расстояние от Симферополя до ближайшего пункта южного берега, Алушты – 49 верст., до Ускюта – крайнего восточного пункта Ялтинского уезда – 101 верста, до Ялты – 90 верст, до Фороса, крайнего западного пункта – 130 верст. При направлении через Севастополь: от Симферополя до Фороса – 125 верст, до Алушты – 205 верст., до Ускюта – 257 верст и до Ялты – 165 верст. Таким образом направление Симферополь-Алушта чрезвычайно сокращает путь с севера для всех пунктов южного берега (кроме крайнего пункта Форос) в том числе для Ялты на 75 верст.

Авторы доклада отмечали, что направление Симферополь-Алушта-Ялта в пределах Южного берега пересекает единственный по своему значению сельскохозяйственный район. Дорога откроет возможности беспредельного роста курортной жизни Ялты. И стратегической значение дороги обеспечивается близким сообщением центра с морем, на всем протяжении от Алушты до Симферополя, при этом остается неуязвимым для обстрела с моря, в то время как Севастопольское направление находится на всем своем протяжении под выстрелами. Представители города Алушты полагали, что направление Симферополь-Алушта-Ялта наиболее соответствует общегосударственной точке зрения и потому наиболее полно осуществит высочайше повеление о соединении Ялты с сетью Российских железных дорог⁶⁷⁵.

В Петербурге очевидно не могли определиться в пользу того или иного направления, поэтому Департамент железнодорожных дел Министерства финансов сделал запрос от 18 марта 1903 г. в управление по сооружению железных дорог технического отдела министерства путей сообщения о стоимости изысканий возможных направлений в Крыму: Севастополь-Ялта,

⁶⁷⁴ Там же. Л. 193.

⁶⁷⁵ Там же. Л. 193 об–194 об.

Симферополь-Алушта-Ялта и Ялта-Сюрень⁶⁷⁶. В ответ на запрос была составлена смета на производство изысканий по трем направлениям на сумму 206 570 руб.⁶⁷⁷.

Стоит отметить, что местная администрация Крыма на уездном уровне имела свои представления о том, в каком направлении должна быть проложена дорога. Характерный пример: Ялтинский уездный комитет 30 октября 1902 г. ходатайствовал об устройстве дороги, которая обслуживала, не много не мало, весь Южный берег Крыма. Таким направлением являлась линия от Севастополя через Ялту до Феодосии. «Если железная дорога будет направлена только на Ялту, то это еще больше обогатит и разовьет Ялту, но почти нисколько не улучшит положение дела на всем остальном побережье. При существовании дороги, идущей вдоль южного берега, явится также полная возможность устройства целого ряда климатических станций на предгорьях Яйлы в сосновых лесах, которые тянутся на протяжении 30 верст от Симеиза до Ай-Даниля. К этим климатическим станциям пришлось бы от станции железной дороги устроить только небольшие ветви с электрическими трамваями или проложить шоссейные дороги»⁶⁷⁸. В Крыму уже есть железная дорога, идущая из центральной России. Она разветвляется на три ветви, подходя к морским портам: к Севастополю, Феодосии и Керчи. Достаточно было бы соединить два пункта: Севастополь и Феодосию береговой линией и эта линия в полной мере удовлетворяла бы условиям обслуживания всего южного побережья, и послужила бы стимулом для экономического развития и курортной жизни всего края⁶⁷⁹. Высокая стоимость строительства дороги окупится ее рентабельностью. «Местность как от Симферополя, так и от Севастополя на южный берег представляет приблизительно одинаковые трудности для постройки дороги, но по Севастопольскому направлению придется делать два больших туннеля, для перехода из Варнутской долины в Байдарскую долиною в 440 саж., и из

⁶⁷⁶ Там же. Л. 220 – 220об.

⁶⁷⁷ Там же. Л. 226–226 об.

⁶⁷⁸ Там же. Л. 69.

⁶⁷⁹ Там же. Л. 69 об.

Байдарской на Южный берег длиной 780 саж., а на Симферопольском участке только один более короткий туннель на перевале Кебит-Богаз. Поэтому, может быть, постройка дороги от Севастополя выйдет несколько и дороже, но за это несомненно, что доходность ее будет гораздо значительнее. По собранным сведениям рекогносцировки дороги, изложенным в записке о значении и возможной доходности ее, на первое даже время число пассажиров определяется в 180 000 человек, а грузов 2 500 000 пудов, что вполне обеспечивать значительную доходность указанной дороги. Все изложенное приводит к тому несомненному заключению, что единственным правильным и выгодным направлением дороги следует считать то, короткое от Севастополя вдоль южного берега Крыма⁶⁸⁰.

В 1903 г. комиссия о новых железных дорогах направила в Крым инженера министерства путей сообщения Н.Г. Гарина-Михайловского начальником изысканий по строительству железнодорожных линий на Южном берегу Крыма. С этой целью была организована экспедиция. На одной из дач, располагавшихся в имении московских инженеров Первушиных, в Нижнем Кастрополе располагался штаб «изыскательной партии». Из воспоминаний Куприна, который тогда жил в Ялте и неоднократно бывал в гостях у Гарина-Михайловского: «К обеду и ужину все инженеры и студенты вместе с Н.Г. Михайловским и его семьей сходились к общему столу в длинную аллею, сплетенную из виноградных лоз. Отношения у Н.Г. ко всем товарищам, начиная с главного помощника и кончая последним чертежником или конторщиком, были одинаково просты, дружественны и приятны, с легким оттенком добродушной шутки»⁶⁸¹. Любопытно, что среди инженеров была выпускница парижской школы дорожных инженеров Каневская, которая была направлена в экспедицию в Крым Министерством путей сообщения. Она была первой женщиной в России выполнявшей инженерные работы. При обсуждении проекта

⁶⁸⁰ Там же. Л. 69 об.

⁶⁸¹ *Куприн А.И.* Воспоминания // Н.Г. Гарин-Михайловский в воспоминаниях современников. Новосибирск, 1967. С. С. 135.

южнобережной линии Михайловский отверг паровую тягу и предложил строить электрическую железную дорогу и сделать ее одной из красивейших в мире. Он предложил 3 схемы железнодорожных путей, которые отличались друг от друга стоимостью шириной колеи (малая, средняя, широкая), силой, приводящей в движение вагоны железнодорожного состава (паровая или электрическая тяга), максимальной скоростью составов и направлением веток данной железной дороги. Исходя из разных параметров и условий, всего было составлено 84 проекта, из которых только 64 касались направления Севастополь-Ялта-Алушта⁶⁸². Другие направления: Симферополь – Алушта – Ялта и Сюрень – Ялта, через главный хребет крымских гор⁶⁸³. Кроме основательных изысканий, осуществлённых экспедицией Гарина-Михайловского в Крыму, инженер мечтал «украсить путь своей железной дороги гротами, замками, башнями, постройками в мавританском стиле, арками и водопадами, хотел извлечь электрическую энергию из исторической Черной речки и действительно думал создать беспримерный волшебный памятник из простого коммерческого предприятия»⁶⁸⁴. По мнению инженера, наибольшую пользу Крыма принесла бы железная дорога Севастополь – Ялта с дальнейшим ее продолжением на Алушту и Феодосию⁶⁸⁵. Однако весной 1904 г. Гарина-Михайловского направили на Дальний Восток, вследствие чего его фантастический проект не был осуществлен. Как заметил один из историков железнодорожного строительства в Крыму: «Мечты вдохновенного строителя так и остались мечтами»⁶⁸⁶.

Таким образом накануне Русско-японской войны вопрос о соединении железной дороги с южным побережьем Крыма не был решен. Для обсуждения многочисленных проектов была сформирована комиссия, в которой рассматривались результаты изысканий по направлениям: Севастополь-Ялта-

⁶⁸² Полянская Е.С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине. С. 87.

⁶⁸³ Мальгин А.В. Указ. соч. С. 90.

⁶⁸⁴ Куприн А.И. Указ. соч. С. 134.

⁶⁸⁵ Аплаксин Б. Указ. соч. // Крым. 1929 №1 (9). С. 37.

⁶⁸⁶ Там же.

Алушта, Симферополь-Ялта и Сюрень-Ялта. Комиссия окончательно отвергла проект Бахчисарай-Ялта⁶⁸⁷.

После русской революции 1905–1907 гг. вновь вернулись к идее строительства на южном берегу Черного моря. По сообщению журнала «Железнодорожное дело» немецкие инженеры и предприниматели предложили проект электрической железной дороги Севастополь-Ялта. Финансовую сторону проекта необходимо было согласовать с правительством, что было довольно сложно, учитывая неудачный опыт предшественников. Городской голова Севастополя Максимов согласился быть ответственным и руководить реализацией проекта. Городская дума поддержала эту инициативу и более того согласна была передать городские земли 16–21 десятин под нужды будущей железной дороги⁶⁸⁸. В газете «Крымский вестник» новостные сводки посвящали в детали переговоров немецких предпринимателей и столичной бюрократии: «На этих днях представитель группы иностранных капиталистов, желающих взять на себя осуществление дороги, г. Гейне, получил телеграмму из Петербурга, вызывающую его туда для переговоров с подлежащими сферами и министерствами. Из телеграммы видно, что в Петербурге против постройки железной дороги иностранными капиталистами никаких препятствий не имеется, и министерства охотно идут им навстречу, хорошо сознавая важность и необходимость железной дороги для Ялты и ее окрестностей⁶⁸⁹. Однако и этот проект немецких инженеров канул в Лету, следы его теряются. В 1908 г. инициативу перехватили ялтинцы.

В мае 1908 г. был утвержден проект договора на устройство трамвайной линии в Ялте, о котором ходатайствовало Ялтинское городское общественное управление. Инженер путей сообщения С.Н. Чаев получил право на устройство и эксплуатацию в Ялте трамвайной линии, которая начиналась на улице

⁶⁸⁷ Штукенберг Л.А. Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Севастополь-Ялта-Алушта. 1910 г. [Зав. изысканиями инженер Л.А. Штукенберг] СПб., 1911. С. 1.

⁶⁸⁸ Железнодорожное дело. 1907. № 42. С. 481.

⁶⁸⁹ Крымский вестник. 17 февраля 1907. № 39. С. 3.

Аутской, шла через Мещерский переулок, по Пушкинскому бульвару, выходила к набережной у границы Массандры Воронцовкой слободки⁶⁹⁰.

Кроме того, С.Н. Чаев просил таврического губернатора разрешить провести изыскания рельсового пути по следующим направлениям: 1. от Ялты до Севастополя по берегу моря; 2. от Ялты до Симферополя через Алушту; 3. от Ялты до Бахчисарая по долине реки Качи.⁶⁹¹

В августе 1908 г. в Ялту прибыла группа инженеров и студентов путейцев для производства изысканий для постройки железной дороги Ялта-Симферополь. К тому времени не был решен вопрос каким образом будет соединен Южный берег с общей сетью железных дорог, то ли это будет направление Ялта-Симферополь или Ялта-Севастополь⁶⁹².

О направлении железной дороги Геологический комитет на заседании 11 декабря 1908 г. рекомендовал вести дорогу от Ялты на Бахчисарай как менее опасный от возможных оползней и обвалов, «с точки зрения наших современных сведений о геологическом строении Крымских гор направление железной дороги Ялта-Бахчисарай представляется наиболее целесообразным»⁶⁹³.

20 декабря 1908 г. состоялось соединенное заседание Ялтинской земской управы, земской технической комиссии, в котором участвовал член севастопольской городской управы И.Г. Фальченко. Он был сторонником строительства Бахчисарай-Ялтинской дороги. Мнение участников этой комиссии разошлись, большинство отстаивало преимущество за направлением Симферополь – Кебит-Богаз – Алушта – Ялта – Ласпи⁶⁹⁴.

Комиссия о новых железных дорогах, на заседание которого 28 апреля 1909 г., было принято разрешение создать инженерам С.Н. Чаеву и П.Д. Кандаурову Акционерное общество электрических железных дорог. Кандауров был инженером, строителем тоннелей. Их проект поддержали представитель

⁶⁹⁰ Крымский вестник. 25 мая 1908. № 117. С. 3.

⁶⁹¹ Евпаторийский сезонный листок. 5 августа 1908. № 35. С. 2.

⁶⁹² Евпаторийский сезонный листок. 15 августа 1908. № 39. С. 3.

⁶⁹³ РГИА. Ф. 350. Оп. 21. Д. 1. Л. 32–33.

⁶⁹⁴ Южнобережная железная дорога // Крымский вестник. 9 января 1909. № 7. С. 3.

Таврического губернского начальства, Ялтинский городской голова и председатель Ялтинской уездной земской управы. Проект Чаева-Кандаурова заключался в строительстве дороги от Бахчисарая до Ялты с тупиковыми ветвями на Симеиз и Алушту. Общая протяженность дороги составляла 113 верст, из которых 58 составляли главный путь Бахчисарай – Ялта. Строительная стоимость дороги оценивалась в 28,7 млн руб., а ее доходность составляла 3 млн 470 тыс. руб. в год⁶⁹⁵.

Между тем в июне 1909 г. было подано ходатайство предпринимателем, владельцем имения «Форос» Г.К. Ушковым, который, просил выдать ему концессию на проведение электрического трамвая от Севастополя до Алушты, с ветвями на Балаклаву и Иссар, без субсидий и гарантий со стороны правительства. Ушкова поддержали Севастопольский градоначальник и Балаклавское городское общественное управление.

Дело принимало значительные обороты. Во время поездки на аудиенцию в императорскую резиденцию Ливадию П.А. Столыпин получил записку от Ялтинского уездного земства с просьбой «о содействии к скорейшему осуществлению постройки железной дороги, имеющей соединить южный берег Крыма с общемою сетью»⁶⁹⁶. Председатель Совета министров передал записку министру финансов с просьбой скорейшего разрешения вопроса. В.Н. Коковцев в ответном письме объяснял, что «в виду спорности самого вопроса об избрании направления дороги на южный берег Крыма, подвергнуть ныне сравнительному обсуждению названной комиссии оба указанные проекта, а потому полагал бы удовлетворить возбужденное в настоящее время г. Ушковым ходатайство о продлении назначенного на 1-е ноября 1909 г. срока для представления всех требующихся по его предположению материалов до 1-го февраля 1910 г., тем более что такая отсрочка не исключает возможности получить важное в интересах дела окончательное разрешение вопроса о южно-бережной Крымской дороге до закрытия весенней сессии 2-го департамента государственного

⁶⁹⁵ Мальгин А.В. Указ. соч. С. 90.

⁶⁹⁶ Там же. Л. 1 об–2.

совета»⁶⁹⁷.

Итак, комиссия о новых железных дорогах весной 1909 г. разрешила Кандаурову и Чаеву создать акционерное общество. Концессия устанавливалась сроком на 81 год, срок выкупа наступал через 25 лет. Дорога должна была быть построена за 3,5 года. Наричательный капитал предприятия составлял 36.688.000 руб. и формировался за счет выпуска по нарицательной цене негарантированных акций на сумму 3.300.000 руб. и гарантированных правительством 4,5% облигаций на сумму не свыше 33.388.000 руб. Обществу предоставлялось право строить и содержать гостиницы, санатории, курорты и фуникулеры⁶⁹⁸. Однако это решение не получило дальнейшего развития. Дела у Чаева шли плохо, ему не удалось собрать необходимого капитала. У проекта появились противники среди владельцев паромных компаний. Более того его конкурент Ушков развернул беспрецедентную кампанию в прессе, с тем чтобы привлечь на свою сторону общественность.

Следующие заседания комиссии о новых железных дорогах состоялись 31 января и 5 февраля 1911 г., на котором большинство голосов было отдано проекту Ушкову. Он предлагал построить дорогу на электрической тяге от Севастополя через Ялту до Алушты, с ветвью к Балаклаве общей протяженностью около 120 верст, в том числе линию Севастополь-Ялта и ветвь к Балаклаве в два пути, стоимостью около 28 150 000 руб. Кроме этого Ушкову вменялось в обязанность сооружение подъездных путей к будущей железной дороге фуникулерного или трамвайного типа и производство изысканий в направлениях на Симферополь и Евпаторию⁶⁹⁹. Меньшинство членов комиссии проголосовало за проект Кандаурова и Чаева по сооружению линии с электрической тягой от Бахчисарая до Ялты с ветвями к Алуште, Симеизу и к порту в Ялте общей протяженностью около 106 верст и стоимостью 28 млн. руб. на условиях, выработанных

⁶⁹⁷ Там же. Л. 2–2 об.

⁶⁹⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 568. Л. 55–55 об.; РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 163. Л. 23–23 об.

⁶⁹⁹ Аплаксин Б. Указ соч. С. 38.

Комиссией о новых железных дорогах в заседаниях 28 и 30 апреля 1909 г.⁷⁰⁰. Общественность эту новость встретило с воодушевлением, в местной прессе была опубликована статья «Первая победа», в которой говорилось: «Севастопольцы и балаклавцы и все жители Южного берега и многие ялтинцы, весьма обрадованы известием об исходе совещания в комиссии о новых железных дорогах по вопросу о направлении южнобережной железной дороги, из довольно многолюдного состава комиссии больше двух третей оказалось на стороне Севастопольского направления»⁷⁰¹.

По вопросу об определении стоимости сооружения линии Севастополь-Алушта Ушков заявил о сумме 25 млн руб., считал ее вполне достаточной для осуществления проекта. Предложения конкурентов по его мнению были сильно завышены⁷⁰².

Более того Ушков настаивал на возможности осуществления строительства линии Севастополь-Ялта-Алушта без гарантии и поддержки со стороны правительства. Инженер заявлял: «Моими настойчивыми противниками много говорилось и писалось против моего проекта и даже то его неоспоримое достоинство, что он не требует правительственной гарантии для своего осуществления, ставилось ими в вину. Я должен ответить, что именно это обстоятельство дает мне возможность не прибегать к искусственным приемам при составлении расценки предприятия, не заставляя меня повышать единичные цены и дает мне возможность показать истинную стоимость предприятия, а не фиктивную, обусловленную теми, финансовыми, соображениями, которые имеют, место при наличии негарантированного акционерного капитала рядом с гарантированным облигационным»⁷⁰³. Ушков препятствовал делу конкурента, но и сам страдал от невозможности привлечь средства без гарантий правительства. В этой сложной ситуации он решает привлечь иностранный капитал. Кроме участия в строительстве Южнобережной дороги им

⁷⁰⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 567. Л. 298–298 об.

⁷⁰¹ Крымский вестник. 8 февраля 1911. № 36. С. 3.

⁷⁰² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 567. Л. 300.

⁷⁰³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 567. Л. 304 об–305.

предлагались другие заманчивые «постройки нескольких новых санаторий и других курортных предприятий». По замечанию местного журналиста: «вообще интерес иностранцев к Крыму за последнее время заметно растет»⁷⁰⁴. Чтобы заверить английских предпринимателей о серьезности своих намерений Ушков создает Общество благоустройства Крыма, устав которого был утвержден в 1911 г. Для переговоров Ушков уезжает в Лондон. Через прессу он сообщал о перипетиях переговоров с английскими «капиталистами», где предполагалось создать в Лондоне компанию «Crimea Riviera Railway and Development Company» (Железнодорожная и девелоперская компания Крымская Ривьера)⁷⁰⁵. Так в сообщении «Крымского вестника» в феврале 1912 г. говорилось следующее: «По полученным из достоверного источника сведениям переговоры Ушкова с капиталистами в Лондоне о финансировании южнобережной железной дороги идут весьма успешно и как предполагают к подготовительным работам по сооружению дороги будет приступлено нынешней весной. К первому же марта будет закончен составлением проект окончательных изысканий, произведенных вторично во второй половине 1911 г. В связи с постройкой дороги, в Крым прибыли четыре представителя от разных английских компаний, заинтересованных в устройстве курортов. Сопровождали англичан в осмотре инженеры: А.В. Дукельский, А.А. Ярошевич, граф Н.В. Стембок-Фермор и агент по отчуждению земель А.Н. Музил. Из осмотра южного побережья англичане вынесли прекрасное впечатление. Третьего дня они отбыли. Среди них был и видный капиталист Д.Ж. Морган, фирма которого ведет с Россией торговые дела более 100 лет»⁷⁰⁶.

Тем временем в военном министерстве заявили о поддержке концессии инженерам Чаеву и Кандаурову, поскольку их проект более отвечает военным требованиям, чем проект Ушкова⁷⁰⁷.

Министерство финансов сопоставило сметы строительства проекта

⁷⁰⁴ Керчь-Феодосийский курьер. 20 июня 1910. № 60. С. 4.

⁷⁰⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 568. Л. 362–363 об.

⁷⁰⁶ Крымский Вестник. 2 февраля 1912. №. 31. С. 3.

⁷⁰⁷ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 568. Л. 4.

Ушкова (линия Севастополь-Ялта-Алушта с ветвью к Балаклаве) и проект Чаева и Кандаурова (линия Бахчисарай-Ялта-Алушта с ветвями к Симеизу и порту в Ялте)⁷⁰⁸:

	Предложение Ушкова	Предложение Чаева и Кандаурова
Протяженность линии	121 верст	106 верст
Строительная стоимость	28.150.000	28.600.000
На версту около	233.000	270.000
Нарицательный капитал	35.412.000	36.688.000
Акция	5.902.000	3.300.000
Негалантная облигация	29.150.000	33.388.000
Обязательные платежи	1.505.010	1.546.196
Валовой доход	2.845.520	3.469.385
От перевозки пассажиров	2.572.500	2.533.656
От перевозки товарного движения и прочих доходов	273.020	935.729
Расходы эксплуатации	1.198.00	1.292.600
Запасный капитал	106.044	117.158
Чистая прибыль	36.466	509.241
Распределение чистой прибыли		
В пользу казны	-	122.621
В пользу акционеров	36.466	386.621

В апреле 1912 г. инженеры Кандауров и Чаев вновь обратились в Министерство финансов с ходатайством дать дальнейшее движение их проекту. Однако их конкурент Ушков не отступал и также подал прошение о присвоении облигационному капиталу представляемого им предприятия для сооружения железнодорожной линии Севастополь-Ялта-Алушта правительственной гарантии.

⁷⁰⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 568. Л. 7–8.

На заседаниях комиссии о новых железных дорогах 15 мая и 6 июня 1912 г. мнения членов комиссии разделились, причем часть членов, поддержало направление Севастополь-Алушта и высказалась за предоставление концессии Ушкову. Другие же члены комиссии считали, что направление Бахчисарай-Ялта лучше обеспечивает интересы населения Крыма и туристов, и поддерживали проект Кандаурова и Чаева⁷⁰⁹.

Выяснение о преимуществах двух проектах могло продолжаться до бесконечности, поэтому оба проекта были переданы на рассмотрение Совета министров. Примечательно, что в ведомстве заметили, «что одновременное существование двух соревнующих между собою групп предпринимателей и отличительные стороны разработанных ими проектов получили уже широкую огласку и известность как в общественных кругах, так и в правительственных учреждениях. Поэтому, представляя министрам путей сообщения и финансов внести на уважение второго департамента Государственного совета свое заключение по настоящему делу в пользу проекта Ушкова, совет министров считал бы нужным, чтобы в представлении по изъясненному вопросу, для полного его освещения, было также включено изложение последнее-предложенных инженерами Кандауровым и Чаевым условий, на которых они согласны принять на себя сооружение Крымской дороги по Бахчисарайскому направлению»⁷¹⁰.

Казалось бы, в этом соперничестве Ушков достиг своей цели. В сентябре 1912 г. английские банкиры и предприниматели собрали необходимую сумму для внесения в казну в виде залога для получения концессии на сооружение южнобережной железной дороги. Внушительная сумма 10 млн. была переведены в один из столичных банков и должна быть выдана Ушкову при получении им концессии. «Представители Министерства путей сообщения, от средних до самых высших чинов, стоят за проект Ушкова и всячески будут энергично его поддерживать. Хотя министр финансов высказывал свои симпатии в пользу

⁷⁰⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 570. Л. 23 об.; РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 491. Л. 4 об.

⁷¹⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 570. Л. 28 об. РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 491. Л. 9 об.

проекта Чаева Ялта-Симферополь, через Альму, но оказывается, что изысканий по этому направлению еще не сделан. В виду этого статс-секретарь Коковцев, накануне своего отъезда, на Кавказ заметил в кругу сановников, что в этом случае и он готов примкнуть к большинству, чтобы отдать предпочтение проекту Ушкова⁷¹¹.

Вскоре вопрос о соединении Южного берега Крыма с сетью русских железных дорог был рассмотрен департаментом железнодорожных дел Министерства финансов 26 марта 1913 г., где поддержали проект Ушкова и приняли решение образовать акционерное общество для сооружения и эксплуатации железной дороги от Севастополя до Алушты протяженностью около 114 верст⁷¹².

Вопрос о южнобережной железной дороге обсуждался во втором департаменте Государственного совета в начале апреля 1913 г. под председательством генерал-инженера Н.П. Петрова⁷¹³. На заседаниях вновь решалась дилемма о направлении Крымской железной дороги: Севастополь-Алушта или Бахчисарай-Ялта. Были рассмотрены оба проекта, во втором департаменте высказались за направление Севастополь-Алушта, поскольку эта линия пройдет по густонаселенной дачной местности и соединит почти все лечебные курорты Крымского полуострова, вследствие чего ожидается большое пассажирское движение на этой линии. Кроме всего прочего были приняты во внимание лучшие топографические условия местности и меньшая стоимость этой линии⁷¹⁴.

В начале 1914 г. английские инженеры признали субсидирование дороги невозможным, из-за трудностей строительства дороги, сложного ландшафта местности и невозможностью бороться с южнобережными оползнями⁷¹⁵. С разочарованием в местной газете сообщалось: «...иностранные капиталисты

⁷¹¹ Керчь-Феодосийский курьер. 26 сентября 1912. № 213. С. 3.

⁷¹² РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 570. Л. 35 об.

⁷¹³ Крымский вестник. 27 марта 1913. № 79. С. 3.

⁷¹⁴ Голос Феодосии. 12 апреля 1913. № 7. С. 2.; Жизнь Крыма. 12 апреля 1913. № 10. С.3.

⁷¹⁵ Мальгин А.В. Указ соч. С. 91.

отказали финансировать новую Крымскую южнобережную железную дорогу по проекту Ушкова – совершившийся факт. Всем инженерам, работавшим при изысканиях, объявлено, что работы по проведению железнодорожной линии прекращаются. Ушков в настоящее время хлопочет о возврате затраченных им на изыскания 100 тыс. руб. путем продажи проекта казне. Обитатели южного Крыма сильно опечалены известиями о новых затруднениях и отсрочке в проведении важной железнодорожной линии»⁷¹⁶.

В Петербурге неожиданно поползли слухи, что при отказе Ушкова от постройки южнобережной железной дороги, концессия с правительственной гарантией будет передана Чаеву⁷¹⁷. Однако возник еще один претендент на получение концессии, при чем этот проект был поддержан губернатором Н.А. Княжевичем. О деталях нового проекта узнаем из прессы: «По имеющимся здесь вполне определенным сведениям, попытка Ушкова раздобыть средства для финансирования этого предприятия у английских и других заграничных банкиров кончились неудачей, в виду чего Севастопольское городское управление решило возбудить к тому времени ходатайство о передаче концессии гор. Севастополю с этой же правительственной гарантией – 23 млн рублей и с обязательством города финансировать предприятие в определенный срок»⁷¹⁸.

Начавшаяся Первая мировая война ускорила осуществление планов по строительству железной дороги на Южном берегу Крыма. После вступления в войну Турции морское сообщение между Севастополем и Южным берегом было нарушено. Вся тяжесть пассажиропотока ложилась на шоссейные дороги. В тогдашних условиях строительство южнобережной дороги являлось крайне необходимым мероприятием. Эту дорогу назвали «военносрочной». В 1915 г. было сформировано «Общество Крымских железных дорог», председателем которого был назначен инженер П.П. Дмитриенко. Управление по постройке возглавил опытный инженер Л.А. Штукенберг. Сначала изыскательные работы велись

⁷¹⁶ Евпаторийский вестник. 30 января 1914. № 26. С. 3.

⁷¹⁷ Евпаторийский вестник. 5 февраля 1914. № 31. С. 3.

⁷¹⁸ Жизнь Крыма. 8 июня 1914. № 190. С. 4.

очень интенсивно, начался подвоз материалов. Однако уже в 1916 г. работы остановились. Виной тому было не военное время как на первый взгляд кажется, а развернувшиеся баталии между правлением дороги, которое осуществляло финансовые махинации с перепродажей земельных участков на Южном берегу, и управлением строительства. С наступлением Февральской революции 1917 г. поступление денег прекратилось, и строительный штаб был распущен. Таков был грустный итог нереализованного проекта Южнобережной дороги.

В течение нескольких десятилетий велось обсуждение многочисленных проектов строительства, споры касались вопросов финансирования, направления дороги, строительных технологий. Сложность принятия решения была вызвана не только многочисленностью инженерных проектов, но и давлением со стороны промышленных, бюрократических, военных кругов. Не было единого видения относительно проекта строительства южнобережной дороги в Петербурге, отсюда частая смена решений в пользу одного или другого кандидата.

Заключение

В царствование Николая I был подготовлен первый проект сети железных дорог в Российской империи, где южному направлению предстояло связать центральные губернии с Крымом. Однако Крымская война (1853–1856) внесла свои коррективы в планы правительства. По стечению обстоятельств железнодорожное строительство в Крыму впервые было предпринято в годы Крымской войны по инициативе английского правительства и военных коалиционной армии. Необходимость строительства железнодорожных коммуникаций была связана с плохим состоянием гужевых дорог на линии Балаклава–Севастополь и необходимостью своевременной доставки продовольствия и снарядов на боевые позиции осажденного Севастополя. После войны железнодорожное полотно было демонтировано английскими инженерами и продано Турции. Для истории железнодорожного транспорта Крыма английская линия не являлась образцом или наглядным примером, документы о ней не отложились в отечественных архивах, то являлась свидетельством первого опыта железнодорожного строительства.

После Крымской войны перед правительством стала насущная проблема модернизации страны, и строительству железных дорог отводилась в этом процессе первостепенная роль. Отсутствие четкой последовательности в реализации плана строительства сети железных дорог, частая корректировка направлений, изменение сроков строительства было связано с дефицитом финансирования, отлаженной стратегии организации железнодорожного дела в России. В русской прессе 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. Изменение политики в области финансирования строительства, привлечение русского банковского и частного капитала влияли на темпы строительства и выбор приоритетного участка железнодорожной линии. Соперничество и борьба в бюрократических кругах за получение концессий и

участие в прибыльных финансовых мероприятиях препятствовали реализации намеченного плана строительства дорог в Крыму. Более того, разобщенность управления и отсутствие системной политики выдачи концессии повлияло на отсрочку строительства связующего участка с Севастопольским портом почти на полтора десятилетия.

Прокладка путей на полуострове началась только после отмены ограничительных статей Парижского мира. Первой магистралью в Крыму, построенной силами частного капитала, стала Лозово-Севастопольская дорога, которая соединила центральные губернии России с полуостровом. Дорога была построена на условиях концессии, которая содержала ряд характерных особенностей, отражавших изменения курса правительства в железнодорожной отрасли. Впервые акции компании получили правительственные гарантии и возможность увеличения облигационного капитала. Компания находилась под строгим финансовым контролем. Все финансовые операции подлежали согласованию с министерствами путей сообщения и финансов. В уставе нашло отражение новая модель покровительства правительством отечественным машиностроительным предприятиям. Вводились ограничения на иностранные заказы. Товарные, багажные вагоны, подвижные платформы общество могло заказывать только на отечественных заводах. Впервые в уставе были прописаны льготные тарифы транспортировки угля, минеральных удобрений, соли. Впоследствии эта льгота стала распространяться на тарифы других дорог. Выбор кандидатуры П.И. Губонина как владельца концессии на строительство Лозово-Севастопольской дороги был согласован министерствами путей сообщения и финансов, а затем лично одобрен императором Александром II. Дорога была сооружена в течение трех лет. Самый сложный участок дороги от Симферополя до Севастополя из-за гористого ландшафта был построен силами военных железнодорожных команд. Впервые были произведены опыты по применению динамита при строительстве туннелей. Однако тяжелые условия труда рабочих привели к череде волнений в мае 1873 г.

Составленные технические условия строительства дороги не

соответствовали в полной мере предстоящим нагрузкам товарного и грузового движения. Упрощенные технологии строительства впоследствии требовали финансовых расходов на устранение дефектов. Эти недостатки побуждали заниматься усовершенствованием и модернизацией железнодорожного хозяйства Лозово-Севастопольской дороги после открытия движения. После открытия движения современники отмечали дефицит локомотивов, вагонов, платформ, эта проблема первоначально решалась путем аренды у других обществ. Однако Комитет министров и военное министерство настаивали на увеличении провозоспособности дороги. При эксплуатации дороги неизбежно возникала потребность в модернизации дороги: замена железных рельсов на стальные, усиление (в некоторых случаях полная замена конструкций) мостов, расширение станций, перестройка вокзалов, строительство станционных, хозяйственных, складских, почтовых строений. Дополнительные займы только увеличивали облигационный капитал. Как следствие образовывалась высокая задолженность по уплате процентов по акциям и облигациям основного капитала. Доходы дороги полностью уходили на уплату процентов. По замечанию А.М. Соловьевой, «нередко выкуп одной железнодорожной линии предрешал выкуп ее смежной линии»⁷¹⁹. После выкупа Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 1890 г. будущее Лозово-Севастопольской дороги было предрешено. В 1894 г. она перешла в собственность казны. Несмотря на недостатки в строительстве Лозово-Севастопольской дороги, она сыграла существенную роль в экономической, социальной и культурной жизни Крыма. Современники напрямую связывали возрождение Севастополя с открытием движения на железнодорожной магистрали.

От Лозово-Севастопольской магистрали были сооружены ответвления уже за счет казны – Джанкой-Феодосийская (от которой ветвь вела к Керчи) и Евпаторийская линии. Проблема проектирования и строительства железнодорожной линии к Феодосии имеет почти полувековую историю.

⁷¹⁹ Соловьева А.М. Выкуп частных железных дорог в конце XIX в. // Исторические записки. Т. 82. 1968. С. 101.

Положительное решение о переносе коммерческого порта из Севастополя в Феодосию в 1890 г. повлияло на принятие долгожданного решения о строительстве дороги. Были подготовлены подробные расчеты, технические условия, которые своей детальностью и проработкой превосходили технические условия Лозово-Севастопольской дороги. Расчет стоимости дороги осуществлялся исходя из оценки строительных работ железнодорожного полотна, соответствующих сооружений, телеграфной линии, самих материалов, компенсации за отчуждение земель. Действовало агентство, которое занималось отчуждением земель и имущества. После завершения строительства дороги был представлен и опубликован отчет о ее сооружении.

План соединения Керчи с сетью железных дорог появился одновременно со строительством Лозово-Севастопольской дороги, однако реализовать его удалось спустя несколько десятилетий. В конечном итоге Владиславовка-Керченская линия стала ответвлением Джанкой-Феодосийской дороги. Дорога была построена за казенный счет. Строительство железнодорожных линий было сопряжено с модернизацией портов и сооружением портовых рельсовых коммуникаций. В Крыму пути проводились в направлении портов, поэтому дороги имели не только экономическое, но и стратегическое значение.

В годы Первой мировой войны была построена Евпаторийская железнодорожная линия. Предыстория ее создания была во многом схожей с предыдущими линиями Лозово-Севастопольской дороги. Многочисленные проекты этой ветки появились во второй половине XIX века и продемонстрировали заинтересованность частного иностранного капитала в железнодорожном строительстве, свидетельством тому была концессия, организованная французскими инженерами. Земские и городские учреждения Евпатории приложили немало усилий в лоббировании этого проекта, демонстрируя коммерческую заинтересованность. Однако военный фактор стал более убедительным для правительства, чтобы принять положительное решение о строительстве новой линии.

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 (Карасубазар-Симферополь, Старый Крым-Феодосия, Южнобережная), а масштабная задумка связывания новой магистралью Юго-Западного края с Кавказом предполагала превращение Крыма в важный транзитный железнодорожный узел. Это самый грандиозный по масштабу проект, который первоначально задумывался с целью соединить рельсовым путем Крым и Кавказ, затем линия была увеличена до станции Умань (Юго-Западная дорога). От Умани дорога шла через Вознесенск-Николаев-Херсон-Джанкой-Керчь-Тамань и соединялась в Абинске с Владикавказской железной дорогой. Сложный маршрут дороги был связан со строительством мостов через Днепр у Херсона и Керченский пролив. Проект Керченского моста являлся образцом сложного технологического сооружения. Проект требовал колоссальных финансовых затрат. Разработка грандиозного проекта Южной железной дороги, нацеленного на соединение Юго-Западного края с кавказским регионом отражала стратегические и экономические замыслы правительства и свидетельствовала о совершенно новом этапе в развитии железнодорожного транспорта в Российской империи.

Библиография

Архивные материалы

Российский Государственный Исторический Архив (РГИА) г. Санкт-Петербург

Ф. 21 – Департамент таможенных сборов Министерства финансов

Ф. 23 – Министерство торговли и промышленности

Ф. 95 – Отдели торгового мореплавания и торговых портов МТиП

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. 268 – Департамент железнодорожных дел Министерства финансов

Ф. 274 – Управление по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения

Ф. 350 – Планы и чертежи по строительству железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, отчеты по эксплуатации железных дорог

Ф. 446 – «Высочайшие» повеления и «Всеподданнейшие» доклады по ведомству путей сообщения

Ф. 565 – Департамент государственного казначейства Министерства финансов

Ф. 1151 – Департамент гражданских и духовных дел Государственного совета

Ф. 1272. – Комитет железных дорог

Ф. 1287 – Хозяйственный департамент Министерства внутренних дел

Ф. 1289 – Главное управление почт и телеграфов Министерства внутренних дел

Vaşbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) – Османский архив при Кабинете премьер-министра г. Стамбул, Турецкая Республика

HR. MKT. 126-7.

İ..MMS. 7-276.

HR.SYS. 1356-22.

A.}MKT.MHM. 108-58.

Законодательные акты и уставы

1. ПСЗ РИ. Собрание второе. Т. XXXII. № 31448. О сооружении первой сети железных дорог в России
2. ПСЗ РИ. Собрание второе. Т. XLVI. № 50093. Об изменении редакции № 51 Устава общества Лозово-Севастопольской железной дороги, относительно выкупа сей дороги правительством.
3. ПСЗ РИ. Собрание второе. Там же. Т. XLVI. № 50003. Об отчуждении из частного владения земель и вторых имуществ, потребных под устройство 4. Лозово-Севастопольской железной дороги.
4. ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. № 10801. О выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги в казну и о производстве немедленного расчета с акционерами общества означенной дороги.
5. ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. X. № 7288. Об отчуждении земель для устройства Джанкой-Феодосийской железной дороги.
6. Устав общества Евпаторийской железной дороги. СПб.: [б. и.], 1892. 40 с.
7. Устав общества Лозово-Севастопольской железной дороги. СПб.: [б. и.] 1893. 50 с.

Отчеты

1. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. СПб.: Государственная типография, 1883. 170 с.

2. Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Вып. XXX. О деятельности

съездов железных дорог за сорок лет существования (1869–1909 гг.) СПб.: Тип. М.Д. Ломковского. 1910. 18 с.

3. Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения 1874–1886. СПб.: тип. МПС (А. Бенке), 1887. № 45. 317 с.

4. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб.: тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1902. 243 с.

5. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1896 год. СПб. [б. и.], 1897. 151 с.

6. Обзор деятельности Министерства путей Сообщения за 1897 год. СПб. [б. и.], 1898. 130 с.

7. Отчет о доходах и расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги, составленный на основании №14 договора, заключенного Временным Управление казенных железных дорог с бывшим обществом Лозово-Севастопольской ж. д. от 7 февраля 1892 г. за 1894 год (3-й год эксплуатации). Харьков, 1896. 118 с.

8. Отчет о расходах по эксплуатации Джанкой-Феодосийской железной дороги в частях непосредственного казенного управления за 1893 г. 2-й год эксплуатации. Феодосия, 1894.

9. Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской железной Дороги 1890-1892 гг. СПб.: типо-лит. Н. Евстенфеева, 1893. 570 с.

10. Отчет по эксплуатации Лозово-Севастопольской железной дороги 1875–1896. СПб., 1876–1897.

Сборники тарифов

1. Тариф Лозово-Севастопольской железной дороги. Условия для перевозок. Классификация товаров. Таблицы поперстных расстояний. СПб.: Типо-Литография Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1874. 65 с.

2. Тариф Лозово-Севастопольской железной дороги. Таблицы поперстных расстояний. СПб.: Типография А.Н. Быкова, 1878. 67 с.

3. Тарифы на железных дорогах. По материалам бывшей Московской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России. М.: типо-лит. Н.С. Скворцова, 1881. 82 с.

Статистические сборники

1. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 2. Сведения о железных, водяных и шоссейных путях сообщения за 1875 и 1876 гг. СПб.: Издание Министерства путей сообщения, 1878. 317 с.

2. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 5. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1877, 1878 и 1879 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1881. 333 с.

3. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 7. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1879 и 1880 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1882. 432 с.

4. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 8. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1880, 1881 и 1882 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1883. 560 с.

5. Статистический сборник министерства путей сообщения за 1882 и 1883 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1885. 385 с.

6. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 13. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1884 и 1885 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1886. 401 с.

7. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 15. Сведения о железных, шоссейных и внутренних водяных путях сообщения за 1885 и 1886 гг. Издание Министерства путей сообщения. СПб. 1887. 471 с.

8. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 17. Сведения о железных дорогах за 1886 г. Издание статистического отдела Министерства путей сообщения. СПб. 1888. 452 с.

9. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 20. Сведения о железных дорогах за 1887 г. Издание статистического отдела

Министерства путей сообщения. СПб. 1889. 247 с.

10. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 23. Сведения о железных дорогах за 1888 г. Издание статистического отдела Министерства путей сообщения. СПб. 1890. 267 с.

11. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 27. Сведения о железных дорогах за 1889 г. Издание статистического отдела Министерства путей сообщения. СПб. 1891. 201 с.

12. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 30. Сведения о железных дорогах за 1890 г. Издание статистического отдела Министерства путей сообщения. СПб. 1892. 222 с.

13. Статистический сборник министерства путей сообщения. Вып. 33. Сведения о железных дорогах за 1891 г. Издание статистического отдела Министерства путей сообщения. СПб. 1893. 273 с.

14. Статистические таблицы о строительстве и эксплуатации казенных и частных железных дорог // Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. В 2-х т. СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 1896.

Периодическая печать

Газеты

Вестник Феодосии

Вчера и Сегодня в Крыму

Газета А. Гатцука

Газета Железных Дорог и Пароходства

Голос

Голос Феодосии

Гражданин

Евпаторийский вестник.

Евпаторийский сезонный листок.

Жизнь Крыма.

Жизнь Феодосии.
Керченское слово
Керчь-Феодосийский курьер
Крым
Крымский вестник
Крымский листок
Московские ведомости
Московский листок
Новое время
Новости
С.-Петербургские ведомости
Пути сообщения
Русский мир
Русские ведомости
Салгир
Севастопольская газета
Современные известие
Южный голос

Журналы

Железнодорожное дело.
Журнал Министерства путей сообщения

Публицистика, записки, проекты

1. *Адамович А.С.* Электрическая железная дорога Евпатория-Симферополь-Ялта: Очерк. Симферополь: Тип. Карпова. 1907. 23 с.
2. *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. С прил. СПб, 1870. 72 с.
3. *Большан. А.К.* Записка о земской конно-железной дороге от Евпатории до

станции Китай Севастопольской железной дороги. СПб.: тип. К.В. Трубникова, 1873. 27 с.

4. Вопрос о южной железной дороге. Заседание отделения статистики Императорского Географического общества. СПб.: Типография В. Безобразова и комп. 1864. 73 с.

5. *Еранцев Ф.* По вопросу о Севастопольском порте. СПб.: тип. М.Д. Ломковского, 1889. 8 с.

6. *Журавский Д.И.* О железных дорогах в России // Русский вестник. 1856. № 3. С. 417–457.

7. Записка о проведении Западно-Крымской железной дороги: Линии Евпатория-Симферополь (Сарабуз) и Евпатория-Перекоп (Соляные Озера). СПб. тип: В.Д. Смирнова. 1913. 66 с.

8. Записка об экономическом значении Крымской южнобережной железной дороги Севастополь-Алушта. СПб: тип. т-ва п/ф Электро-тип. Н.Я. Стойковой. 1911. 32 с.

9. Зубчатоколесная железная дорога Ялта-Мегаби. Приблизительная стоимость устройство оной, расход по ее эксплуатации и определение чистого дохода от предприятия. СПб. ценз. 1886. 4 с.

10. Какая железная дорога нужна Крыму. СПб. тип. Т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. Стойковой. 1909. 77 с.

11. *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. Эл.-тип. Н.Я. Стойковой. 1911. 22 с.

12. [*Катков М.Н.*] Записка о важности и необходимости железной дороги, соединяющей центр России с Крымскими портами на Черном море. М., 1869. 8 с.

13. *Кнушевицкий С.А.* Обзор коммерческой деятельности южнорусских портов. Харьков: Коммерч. отд., 1910. 205 с.

14. Кременчугско-Севастопольская железная дорога и ее государственное

значение. СПб: тип и лит. С. Степанова, 1868. 38 с.

15. Крымская электрическая ж. д. [Записка об экономическом значении дороги Ялта-Бахчисарай с ветвями на Алушту и Симеиз]: Дополнение.. / Т-во для организации акционерного общества электрических ж. д. в Крым. Б.м., [1915]. 10 с.

16. *Мазиров Л.* Очерк сравнительного значения прибрежных местностей Крымского полуострова, в которые предполагается перенести коммерческий порт из Южно-Севастопольской Бухты. СПб.: типо-лит. Р. Голике, 1889. 19 с.

17. *Мельников П.П.* Сеть главных линий железных дорог Европейской России, составленная в Главном управлении путей сообщений и публичных зданий. СПб.: лит. Н. Рейхельта, 1863. 12 с.

18. Материалы для составления экономической записки к проектируемой железной дороге Карасубазар-Симферополь. Сост. Бобович Б.Э. Карасубазар. [19--]. 71 с.

19. *Михайловский В.Г.* Развитие русской железнодорожной сети (Доклад В.Г. Михайловского, читанный в заседании 3 отд. Императорского Вольного Экономического Общества 21-го марта 1898 г.). СПб. тип. В. Демакова, 1898. 31 с.

20. Н.Ш. Объяснения к вопросу о южных железных дорогах. Феодосия, Арм. хал. уч-ща, 1863. 31 с.

21. Несколько замечаний по поводу записки г. Ушкова железная дорога Севастополь-Алушта / Т-во для организации акционерного общества электрических ж. д. в Крыму. [191-]. 16 с.

22. Общее значение Ялта-Севастопольской железной дороги. Инженер Я.П. Семенов. СПб. Тип. Литография А.Ф. Маркова. 1902. 7 с.

23. По ходатайству французских граждан графа де-Мар-де-Требон и Карла Мартена о разрешении образовать акционерное общество для постройки и эксплуатации порта в г. Евпатории и узкоколейной ж. дороги от названного города до ст. Бююк-Онлар, Лозово-Севастопольской ж. дороги: В соед. присутствие Ком. Министров и Деп. гос. Экономии Гос. совета / М.-во пут.

сообщ. Деп. д. Адм. отд. II делопроизводство. 9 ноября 1892 г. № 17.160. СПб., 1892. 30 с.

24. Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Умань (Обозовка)–Николаев–Херсон–Джанкой–Керчь–Туапсе. Ч. I / Общество Черноморской железной дороги. Петроград. Электро-тип. Н.Я. Стойковой, 1915. 31 с.

25. Проект условия на постройку и эксплуатацию Черноморской Севастополь-Ялтинской железной дороги. СПб. Тип: В. Демакова. 1895. 12 с.

26. Соображения касательно устройства железных дорог в России // Современник. 1856. № 2. С. 105–115.

27. *Руденко С.И.* Ответ на статью г. Баталина «Откуда Вести Железную Дорогу на Феодосию?». СПб.: тип. Министерства путей сообщения, 1886. 5 с.

29. *Штукенберг Л.А.* Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Севастополь-Ялта-Алушта. 1910 г. [Зав. изысканиями инженер Л.А. Штукенберг] СПб.: тип. т.ва п/ф. “Электро-тип. Н.Я. Стойковой”, 1911. 60 с.

30. *Шухтан Л.Ф.* Записка об Экономическом Значении Железной Дороги от одной из станции Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи / [Инж. Л. Шухтан]. Харьков: т-во “Печатная С.П. Яковлева”, 1895. 15 с.

Воспоминания, дневники, переписка

1. *Ауэрбах А.А.* Воспоминания // Исторический вестник. 1905. Т. 101. № 9. С. 672–698.

2. *Бурыйшкин П.А.* Москва купеческая. М.: Столица. 1990. 352 с.

3. Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. СПб.: Издательство Дмитрий Буланин, 2003. Т. 1. 2.

4. *Дельвиц А.И.* Мои воспоминания. Т. 4. М.: Моск. публ. и Румянцев. музей, 1913. 587 с.

5. *Изнар Н.Н.* Записки инженера // Вопросы истории. 2004. № 9. С. 83–94; № 10. С. 82–93; № 11. С. 81–111; № 12. С. 65–95.

6. *Куприн А.И.* Воспоминания // Н.Г. Гарин-Михайловский в

воспоминаниях современников. Новосибирск: Западно-Сибирское книжное издательство, 1967. С. 132–136.

7. *Милютин Д.А.* Воспоминания 1843–1856 / Под ред. Л.Г. Захаровой М.: РОССПЭН, 2000. 527 с.

8. *Милютин Д.А.* Воспоминания. 1863–1864 / Под ред. Л.Г. Захаровой. М.: РОССПЭН, 2003. 686 с.

9. Письма Х.Х. Стевена к А.М. Фадееву. Из архива С.Ю. Витте. Под. публ. Н. Лернер // Русская старина. 1913. Т. 154. С. 305–314.

10. *Саркизов-Серазини И.М.* Воспоминания о Феодосии. Феодосия: Арт Лайф, 2010. 111 с.

11. Arthur Arnold R. From the Levant The Black Sea and The Danube. Vol II. London. 1868. 312 с.

12. Mrs. Henry Duberly Journal Kept During the Russian War: From the Departure of the Army from England in April 1854, to the Fall of Sebastopol. London. 1856. 311 с.

Путеводители, справочники

1. *Бесчинский А.Я.* Путеводитель по Крыму / [Соч.] А. Безчинского; при участии д-ра В.Н. Дмитриева, С.Я. Елпатьевского... [и др.]. М.: ред.журн. “Рус.мысль”, 1901. 471 с.

2. *Голедвейбер С.М.* Практический справочник «В курортах Крыма»: 1909–1910. Севастополь: Таврида, 1909. 48 с.

3. Иллюстрированный спутник по Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороге. Харьков: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1902. 274 с.

4. *Ливанов Ф.В.* Путеводитель по Крыму: с историческим описание достопримечательностей Крыма. М.: тип. Т. Рись, 1875. 519 с.

5. *Москвич Г.* Иллюстрированный практический путеводитель по Крыму. 24-е изд. СПб.: ред. путеводителей, 1913. 122 с.

6. По Крыму. Краткие Сведения для приезжающих. Сост. Г.Д. Костылев. Симферополь. Крымгосиздат, 1938. 84 с.

Историография

1. *Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С.* Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
2. *Аплаксин Б.* Крымская южнобережная железная дорога // Крым. 1929. № 1 (9). С. 33–85.
3. *Блюх И.С.* Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. СПб.: тип. М.Ф. Вольфа, 1878. 142 с.
4. *Верховский В.М.* Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Вып. 1. СПб.: тип. Т-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1898. 592 с.; Вып. 2. 1899. 591 с.
5. *Воронин М.И., Воронина М.М.* Павел Петрович Мельников 1804–1880. Л.: Наука, 1977. 150 с.
6. *Вульфов А.Б.* История железных дорог Российской империи. М.: РИПОЛ классик, 2016. 714 с.
7. *Головачев А.А.* Железные дороги в России // Сборник государственных знаний. СПб.: тип. Д. Е. Кожанчикова, Т. 4. 1877. С. 220–322; Т. 6. 1878. С. 163–292. Т. 7. 1879. С. 135–263; Т. 8. 1880. С. 36–85.
8. *Головачев А.А.* История железнодорожного дела в России. СПб.: типография Р. Голике, 1881. 404 с.
9. *Гурьянов П.А.* Выкуп частных железных дорог в Российской истории в эпоху императора Александра III // Вопросы истории. 2020. № 9. С. 17–34.
10. *Елютин О.Н.* Вопросы железнодорожного строительства в общественном мнении России 1830-е – 1880-е гг.: дис. канд. ист. наук. М., 2000. 275 с.
11. *Елютин О.Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. 2004. № 2. С. 47–57.
12. *Житков С.М.* Пути сообщения и финансы в истекшем столетии 1798–1898. СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 1900. 22 с.
13. *Зензинов Н.А., Рыжак С.А.* Выдающиеся инженеры и ученые

железнодорожного транспорта. М.: Транспорт, 1978. 328 с.

14. *Иванов В.Б.* Британские военно-технические инновации на примере английской железной дороги и их роль для достижения победы в Крымской войне 1853–1856 гг. // <http://muzei-sevastopol.com/nauka/17-nauka/31-ivanov01>

15. История железнодорожного транспорта. Т. 1: 1836–1917 гг. Под общ. Ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. СПб.: АО Иван Федоров, 1994. 335 с.

16. История города-героя Севастополя. 1783–1917. Отв. ред. С.Ф. Найда. Киев: Изд-во Акад. наук СССР, 1960. 364 с.

17. *Каншин Д.В.* Опыт исследования экономического значения железных дорог. СПб.: тип. Имп. Акад. наук, 1870. 160 с.

18. *Караев Г.Н.* К Истории возникновения военных сообщений на железных дорогах России. М.: Военное Издательство. 1947. 47 с.

19. *Кислинский Н.А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк. Т. 1. СПб.: Государственная типография. 1902. 340 с; Т.2. 1902. 325 с.

20. *Коренев Л.И.* Железнодорожные короли России. СПб.: Петерб. гос. ун-т путей сообщения. 1999. 112 с.

21. *Левин Д.Ю.* Развитие сети железных дорог России в XIX веке: учебное пособие. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. 398 с.

22. *Лепешинский В.* Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1896. 84 с.

23. *Лизунов П.В.* Главное общество российских железных дорог: надежды и разочарования // Вестник Северного (Арктического) Федерального Университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2008. Вып. 4. С. 29–37.

24. *Мальгин А.В.* Русская Ривьера: курорты, туризм и отдых в Крыму в эпоху Империи: конец XVIII - нач. XX в. Симферополь: СОНАТ, 2006. 349 с.

25. *Мингереш С.Д.* П.И. Губонин и его вклад в развитие российского предпринимательства XIX столетия // Исторические, философские,

политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: журнал. 2011. № 2. Ч. 3. С. 107–112.

26. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. В 2-х томах с альбомом чертежей. Т. II. Отд. V. СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 8 с. 106 л.

27. *Полянская Е.С.* К вопросу о Становлении Железной Дороги в Евпатории. // Евразийский Союз Ученых (ЕСУ). VIII. 2014. Исторические Науки. С. 137–139.

28. *Полянская Е.С.* Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в – 1914 г.: дис. канд. ист. наук. Ялта, 2016. 266 с.

29. *Полянская Е.С.* Становление железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Калмыцкого университета. 2018. № 40 (4). С. 30–36.

30. *Погребинский А.П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60 – 90-е годы XIX в.) // Исторические записки. Т. 47. М.: Изд-во Академии наук СССР. 1954. С. 149–180.

31. Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века. М.: РОССПЭН, 1997. 351 с.

32. *Радицг А.А.* Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность, торговлю. СПб.: Деп. ж. д. М.-ва пут. сообщ., 1896. 267 с.

33. *Рерберг И.* Министерство путей сообщения и железнодорожное дело. СПб., 1909. 89 с.

34. *Самсонов В.И.* Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны. Севастополь, 1931. 19 с.

35. *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: [б. изд.], 2000. С. 26–29.

36. Сборник статей по эксплуатации южных казенных железных дорог.

Сост. по указаниям и прогр. нач. дорог инж. И.К. Ивановского под. ред. инж. А.Н. Якубова; МПС. Южных казенных железных дорог. Харьков. 1910.

37. *Сенин А.С.* Курско-Харьково-Севастопольская железная дорога // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. энциклопедия: в 2 томах. Т. 1. М., 2009. С. 1185–1186.

38. *Сенин А.С.* Южные железные дороги // Экономическая история России с древнейших времен до 1917 г. энциклопедия: в 2 томах. Т. 2. С. 1262–1263.

39. *Сенин А.П.* Евпатория и железнодорожные проекты начала XX века. // Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского Серия «Исторические науки» Том 24 (63): спецвыпуск «История Украины». 2011 г. С. 153–162.

40. *Сенин А.П.* Проектирование Феодосийской железной дороги в 50–60-х гг. XIX века // XI Таврические научные чтения. Симферополь: [б. и.], 2011. С. 102–109.

41. *Соловьева А.М.* Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. // Исторические записки. Т. 82. М.: Изд-во Академии наук СССР. 1968. С. 89–119.

42. *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975. 315 с.

43. *Степанов В.Л.* Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х – начале 1890-х гг. // Российская история. 2021. № 3. С 51–69.

44. Столетие железных дорог. М.: Транспечать, 1925. 261 с.

45. *Старостенков В.Н.* Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи. М.: Русь-стиль XXI в., 2002. 494 с.

46. *Старостенков В.Н.* Железнодорожные войска в России. Т. 1. На службе Российской империи: 1851–1917. М.: Стэха, 2001. 270 с.

47. *Струмилин С.Г.* Очерки советской экономики. М.-Л.: Государственное издательство. 1930. 533 с.

48. *Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И.* Железнодорожная революция в России.

1836–1914. М.: МПА-ПРЕСС, 2017. 170 с.

49. *Тестов В.Н.* Железнодорожный транспорт России в эпоху Императора Александра III.: дисс. докт. ист. наук. Воронеж, 2014. 499 с.

50. *Тестов В.Н.* Совершенствование российского железнодорожного законодательства в эпоху Александра III (1881–1894). Воронеж: Изд-во ВАИУ, 2011. 414 с.

51. *Тестов В.Н.* Строительство и эксплуатация российских железных дорог экономического значения в эпоху императора Александра III (1881–1894). Воронеж: Изд-во Воронежский ЦНТИ – филиал ФГУ «РЭА Минэнерго России», 2011. 204 с.

52. *Тестов В.Н.* Возведение и функционирование стратегических железных дорог России в эпоху императора Александра III (1881–1894). 2-е изд., исп. и доп. Воронеж: ВГУИТ, 2016. 300 с.

53. Труды Высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Том III. Часть I. СПб.: тип. Братьев Шумахер, 1879. 375 с.

54. *Хоменок О.С.* Дореволюционная периодическая печать Таврической губернии (1838 – 1916): очерки истории и библиографический указатель. Одесса: ОА БАХВА, 2003. 180 с.

55. *Чукарев А.Г.* Генерал железных дорог империи. К 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П.П. Мельникова (1804–1880). М.: ФГБОУ «учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. 328 с.

56. *Чупров А.И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и отношение к интересам страны. Т. 1. М.: тип. А.И. Мамонтова и К°, 1875. 352 с.; Т. 2. М.: тип. А.И. Мамонтова и К°, 1878. 343 с.

57. *Шенк Ф.Б.* Поезд в современность мобильность и социальное пространства России в век железных дорог. науч. ред. перевода М. Лавринович. М: Новое литературное обозрение. 2016. 573 с.

58. *Шишков А.* Эксплуатация железных дорог. Т. 1. СПб.: тип. и хромолит.

А. Траншеля, 1877. 340 с.

59. *Шмуккер М.М.* Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России 1913–1922. М.: Транспечать, 1923. 294 с.

60. *Шухтан Л.Ф.* Записка об Экономическом значении железной дороги от одной из станции Джанкой-Феодосийского участка до г. Керчи / [Инж. Л. Шухтан]. Харьков: т-во “Печатная С.П. Яковлева”, 1895. 15 с.

61. *Хачатуров Т.С.* Железнодорожный транспорт СССР. М.: Трансжелдрозиздат, 1952. 264 с.

62. 1000 лет русского предпринимательства: из истории купеческих родов / Сост., вступ. ст., примеч. О. Платонова. М., 1995. 478 с.

63. *Codman John* An American Transport in the Crimean War. New York. 1896. 198 с.

64. *Coleman T.* The Railway Navies A History of the Men Who Made the Railways. London. 1966. 224 с.

65. *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 176 с.

66. *Dawson A.* The Grand Crimean Central Railway. Stroud (Gloucestershire), 2020. 96 p.

67. *Dawson A.* The Railway that helped win the Crimean War: The story of the Grand Crimean Central Railway. South Yorkshire: Frontine Book. 2022. 272 с.

68. *Figes Orlando* Crimea The Last Crusade, Great Britain. 2011. 575 с.

69. Helmut and Alison Gernsheim. Roger Fenton photographer of the Crimean War, His Photographs and his letters from the Crimea. London: Secker&Warburg. 1954. 106 с.

70. *Westwood J.N.* A History of Russian railways. London, 1964. 326 с.

Приложение 1

Сравнительная ведомость предполагаемой и действительной стоимости постройки Джанкой-Феодосийской железной дороги

Главы расценочной ведомости	Назначено		Израсходовано		Против расценочной ведомости			
	Всего руб., коп.	На версту 110,7 в. руб., коп.	Всего руб., коп.	На версту 111 в. руб., коп.	Более руб., коп.	Менее руб., коп.	На версту дороги	
Более руб., коп.		Менее руб., коп.		Более руб., коп.			Менее руб., коп.	
Лит. А.								
Отчуждение имущества	91.600	827	64.929,53	584,95	-	26.670,47	-	242,05
Устройство полотна	280.893	2.537	313.723,13	2.826,33	32.830,13	-	289,33	-
Искусственные сооружения	128.933	1.165	128.796,41	1.160,33	-	136,59	-	4,67
Верхнее строение	627.197	5.666	531.739,62	4.790,44	-	95.457,38	-	875,56
Принадлежности пути	9.720	88	8.105,07	73,02	-	1.614,93	-	14,98
Телеграф	30.636	277	30.011,98	270,38	-	624,02	-	6,62
Сторожевые дома, казармы, колодцы и переезды	113.850	1.028	115.969,48	1.044,77	2.119,48	-	16,77	-
Станционные постройки	311.800	2.817	331.814,80	2.989,33	20.014,80	-	172,33	-
Водоснабжение станций	94.370	852	94.166,47	848,35	-	203,53	-	3,65
Принадлежности станций	67.045	606	110.940,10	999,46	43.895,10	-	393,46	-

Общие расходы	265.270	2.397	259.540,77	2.338,20	-	5.829,23	-	58,80
Особые работы	270.000	2.439	278.927,71	2.512,86	8.927,71	-	73,86	-
Непредвиденные расходы	48.586	439	40.208,86	362,24	-	8.377,14	-	76,76
Распределенные расходы по главам по окончании работ	-	-	17.380,39	156,58	17.380,39	-	156,58	-
Итого по Лит. А.	2.340.000	21.138	2.326.254,32	20.957,24	-	13.745,68	-	180,76
Лит. Б.								
Рельсы	676.615	6.112	664.556,35	5.986,99	-	12.058,65	-	125,01
Скрепление	136.206	1.230	140.964,92	1.269,96	4.758,92	-	39,96	-
Итого по Лит. Б.	812.821	7.342	805.521,27	7.256,95	-	7.299,73	-	85,05
Всего	3.152.821	28.480	3.131.775,59	28.214,19	-	21.045,41	-	265,82

Приложение 2

Общий свод стоимости работ и расходов строительства Джанкой-Феодосийской железной дороги

Главы расценочной ведомости	Стоимость		Всего расходов, непосредственно отнесенных на главы	Распределенные расходы по главам по окончании работ	Итого руб., коп.	На версту дороги 111 в. руб., коп.
	Произведенных работ и расходов руб., коп.	Недоделок руб., коп.				
Лит. А.						
Отчуждение имущества	51.631,30	13.298,23	64,929,53	-	64,929,53	584,95
Устройство полотна	312.985,48	737,65	313.723,13	4.910,03	318.633,16	2.870,57
Искусственные сооружения	128.414,49	381,92	128.796,41	1.667,91	130.464,32	1.175,35
Верхнее строение	529.533,19	2.206,43	531.739,62	3.106,67	534.846,29	4.818,42
Принадлежности пути	8.105,07	-	8.105,07	76,16	8.181,23	73,70
Телеграф	30.011,98	-	30.011,98	282,01	30.293,99	272,92
Сторожевые дома, казармы, колодцы и переезды	115.969,48	-	115.969,48	1.428,75	117.398,23	1.057,64
Станционные постройки	297.410,80	34.404,00	331.814,80	4.051,88	335.866,68	3.025,82
Водоснабжение станций	94.166,47	-	94.166,47	1.010,14	95.176,61	857,44
Принадлежности станций	86.561,10	24.379,00	110.940,10	737,79	111.677,89	1.006,11

Общие расходы	242.183,40	17.357,37	259.540,77	-	259.540,77	2.338,20
Особые работы	37.547,71	241.380,00	278.927,71	-	278.927,71	2.512,86
Непредвиденные расходы	25.561,39	14.647,47	40.208,86	109,05	40.317,91	363,22
Итого по Лит. А.	1.960.081,86	348.792,07	2.308.873,93	17.380,39	2.326.254,32	20.957,24
Лит. Б.						
Рельсы	664.556,35	-	664.556,35	-	664.556,35	5.986,99
Скрепление	140.964,92	-	140.964,92	-	140.964,92	1.269,96
Итого по Лит. Б.	805.521,27	-	805.521,27	-	805.521,27	7.256,95
Всего	2.765.603,13	348.792,07	3.114.395,20	17.380,39	3.131.775,59	28.214,19

Приложение 3

Ведомость земель, отошедших под постройку Джанкой-Феодосийской железной дороги

№	Наименование владельцев	Пахотная десятин / кв. саж.	Садовая и усадебная десятин / кв. саж.	Степная, выгодная и дороги десятин / кв. саж.	Пески десятин / кв. саж.	Итого десятин / кв. саж.
1	Фель Ф.И.	14 / 1.031	- / -	- / -	- / -	14 / 1.031
2.	Берь и Дубс	13 / 1.948	- / -	- / -	- / -	13 / 1.948
3.	Захарченко, купцы	- / -	- / -	- / 332	- / -	- / 332
4.	Раппь, Миллер, Земань, Штоль, Сма- Хаджи и Коген	18 / 1.630	- / -	- / -	- / -	18 / 1.630
5.	Крестьяне сел. Владиславовки	33 / 1.576	- / -	- / -	- / -	33 / 1.576
6.	Папахристо Г.Н.	- / -	- / 86	- / -	- / -	- / 86
7.	Рукавишников К.В.	- / -	- / 920	- / -	- / -	- / 920
8.	Вакуфная земля при селе Новый Джанкой	1 / 230	- / -	- / -	- / -	1 / 230
9.	Поселяне собств. при селении Чуча	8 / 1.310	- / -	- / -	- / -	8 / 1.310
10.	Вакуфная земля при селении Ильгер- Чуча	9 / 235	- / -	- / -	- / -	9 / 235
11.	Счастливец П.И.	15 / 1.530	- / -	- / -	- / -	15 / 1.530
12.	Менгли-Гирей-Мурза Ширинский	6 / 260	- / -	- / -	- / -	6 / 260

13.	Курц Э.Я.	5 / 2.230	- / -	- / -	- / -	5 / 2.230
14.	Наследники Гауфлер	51 / 232	- / -	- / -	- / -	51 / 232
15.	Поселяне собственники с. Андреевки	15 / 91	- / -	- / -	- / -	15 / 91
16.	Захарченко, купцы	- / -	- / -	14 / 91	- / -	14 / 97
17.	Поселяне собств. селе Окрейч	8 / 20	- / -	36 / 76	- / -	44 / 96
18.	Сма-Хаджи и Когень	- / -	- / -	17 / 37	- / -	17 / 37
19.	Кадыр-Мурза и Астафа-Мурза Ширинские и владельцы поселяне собств. дерев. Киянлы	- / -	- / -	24 / 94	- / -	24 / 94
20.	Поселяне собств. сед. Нейдорф (Ислам-Терек)	49 / -	- / -	- / -	- / -	49 / -
21.	Поселяне собств. сел. Кокей	- / -	- / -	14 / 180	- / -	14 / 180
22.	Землевладельцы и жители дер. Сарыголь	9 / 2.322	- / -	- / -	- / -	9 / 2.322
23.	Адил-Мурза Корошайский	27 / 230	- / -	- / -	- / -	27 / 230
24.	Земля города Феодосии	38 / 180	1 / 1.340	38 / 2.320	11 / 2.290	90 / 1.330
25.	Поселяне собств. сел. Барак	14 / -	- / -	- / -	- / -	14 / -
26.	Поселяне собств. сел. Сейтлер	9 / 2.050	- / -	- / -	- / -	9 / 2.050
27.	Владельцы Грамматиковы, Завадская и малолетные Грамматиковы	11 / 2.293	- / -	- / -	- / -	11 / 2.293
28.	Поселяне собств. сел. Карамин	25 / 250	- / -	- / -	- / -	25 / 250
29.	Землевладельцы духовного звания	9 / 81	- / -	- / -	- / -	9 / 81

	магометане сел. Бурнашь					
30.	Цоселянка Ценер Я.Ф. с малолетными Ценер	8 / 480	- / -	- / -	- / -	8 / 480
31.	Ценер, Кирхмейер и малолетный Ценер	15 / 2.374	- / -	- / -	- / -	15 / 2.374
32.	Братья Смаил-Эфенди-Оглу	7 / 555	- / -	- / -	- / -	7 / 555
33.	Поселяне собств. сел. Аксиору- Конрать	21 / 418	- / -	- / -	- / -	21 / 418
34.	Лорер, Геллерть и Краутеръ	6 / 2.144	- / -	- / -	- / -	6 / 2.144
35.	Поселяне собств. сел. Татанай	9 / 2.310	- / -	- / -	- / -	9 / 2.310
36.	Поселяне собств. сел. Карамин	7 / 1.960	- / -	- / -	- / -	7 / 1.960
37.	Омер-Мурза и Батыр-Мурза Ногаевы	4 / 2.080	- / -	- / -	- / -	4 / 2.080
38.	Земля Феодосийского земства	15 / 1.790	- / -	- / -	- / -	15 / 1.790
39.	Землевладельцы жители дер. Сеитр- Асан	17 / 261	- / -	- / -	- / -	17 / 261
40.	Владельцы крестьяне сел. Владиславовки при дер. Ботегеч	- / 1.650	- / -	- / -	- / -	- / 1.650
41.	Отставные солдаты деревни Ново- Николаевка	1 / 700	- / -	- / -	- / -	1 / 700
42.	Вакуфная земля при дер. Ботегеч	- / 1.100	- / -	- / -	- / -	- / 1.100
	Всего	514 / 771	1 / 2.346	144 / 736	11 / 2.290	672 / 1.343

Приложение 4

Ведомость вознаграждений, уплаченных за убытки при строительстве Джанкой-Феодосийской дороги⁷²⁰

№	Наименование владельцев	Таврической губернии уезды	Название убытков	Количество десятин / кв. саж.	Цена руб., коп.	Сумма руб., коп.
Произведено Уплат						
1.	Поселянка собственница Якубина Ценер с малолетними Вильгельмом, Фридрихом, Генрихом, Розиной, Региной и Робертой Фридриховых Ценер под опекой Лорер при селении Н.-Джанкой	Перекопского	Уничтожение посевов озимой пшеницы	- / 980	35,00	14,29
2.	Братья Ценер и Розина Кирхмейер, урожденная Ценер, при селении Н.-Джанкой	”	”	3 / 60	35,00	105,87
3.	Поселянина собств. Фридриха Фель на Евладо-Вакуфной земле сел. Н.-Джанкой	”	”	2 / 780	38,00	88,35
4.	Поселянина собств. Фридриха Фель на земле сел. Сейтлер	”	”	4 / 1.183	38,00	170,73
5.	Поселян собств. при селении Месит	”	”	7 / 2.320	35,00	278,83
6.	Адил-Мурза Корошайский на земле при станции Колай	”	”	17 / 650	50,00	863,50

⁷²⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 79. Д. 1. Л 74–76.

7.	Поселян собств. Готлиба и Иоагана Лорер и Петра Лорер при селении Аджид-Акмат	”	”	3 / 640	40,00	130,66
8.	Людвиг Дубсь, поселянина собств. при селении Тотанай	”	”	2 / 1.170	35,00	87,06
9.	Поселяне на земле при селении Карамин	”	”	19 / 1.080	50,00	972,50
10.	Ивана Бош д. Карамин при селении Ногайчи	”	”	- / 980	40,00	16,33
11.	Поселян собств. при селении Чуча	”	”	12 / 870	40,00	494,50
12.	Абдурахман-Челеби-Абит-Эфенди-Оглу, Мемет-Челеби и Аби-Була-Мемет-Челеби-Оглу при селении Бурнаш	Феодосийского	”	6 / 1.920	34,00	231,20
13.	Крестьяне дер. Андреевки на земле Феодосийского уездного земства при дер. Урус-Каджа	”	”	5 / 1.080	34,00	185,31
14.	Священник села Андреевки, Николай Олифаренко на земле при деревне Урус-Каджа Феод. Уез. Земства	”	”	- / 1.760	34,00	24,92
15.	Крестьяниц Д. Варенкиотов на земле при селении Новый Карлеут поселянина Курца	”	”	- / 1.700	34,00	24,92
16.	Крестьяне села Андреевки на земле того же села	”	”	7 / 1.990	34,00	266,19
17.	Владельцы земли Гауфлер при селении Старый Карлеут	”	”	1 / 1.660	34,00	57,51

18.	Поселяне собств. на земле при селении Окрейч	”	”	11 / 2.090	45,00	534,18
19.	Поселяне собств. д. Ак-Кубек и Киянлы на земле при селе Кубла-Шакуль	”	”	18 / 740	40,00	732,33
20.	Сма, Шаломе Хаджи и И.С. Коген владельцы земли при дер. Мамбет-Аджи	”	”	5 / 340	45,00	231,37
21.	Поселяне собств. на земле при дер. Киянлы	”	”	3 / 2.140	40,00	155,66
22.	Мустафа-Мурза-Ширинский владельцев земли при селении Аджи-Булек-Киличи	”	”	10 / 870	40,00	414,50
23.	Поселяне собств. при дер. Барак	”	”	4 / 1.320	40,00	182,00
24.	Поселяне собств. при дер. Кокей	”	”	8 / 180	40,00	323,00
25.	Владельцы при селении Сеит-Асан	”	”	5 / 2.280	35,00	208,25
26.	Поселяне собств. при селении Владиславовке	”	”	3 / 970	47,50	161,65
27.	Ефрейтор в запасе Корней Синьков на земле города Феодосии	”	”	1 / -	40,00	40,00
Всего				169 / 553	6.994,77	
28.	Жена потомственного почетного гражданина А.А. Пастухова	”	Уничтожение деревьев и кустов	-	-	590,00
29.	Дворянин Г.И. Папахристо	”	”	-	-	270,00
30.	Коллежский советник К.В. Рукавишников	”	”	-	-	1.672,00

31.	Дворянин Э.О. Цалканимидзе	”	”	-	-	200,00
Всего				-	-	2.732,00
32.	Почтовое-Телеграфное ведомство	”	Перестановка столбов и перевеска проводов правительственного телеграфа	-	-	285,93
Итого выплачено				-	-	10.012,70

Приложение 7

Проекты Южнобережной железной дороги⁷²³



⁷²³ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 564. Л. 5.

Приложение 8

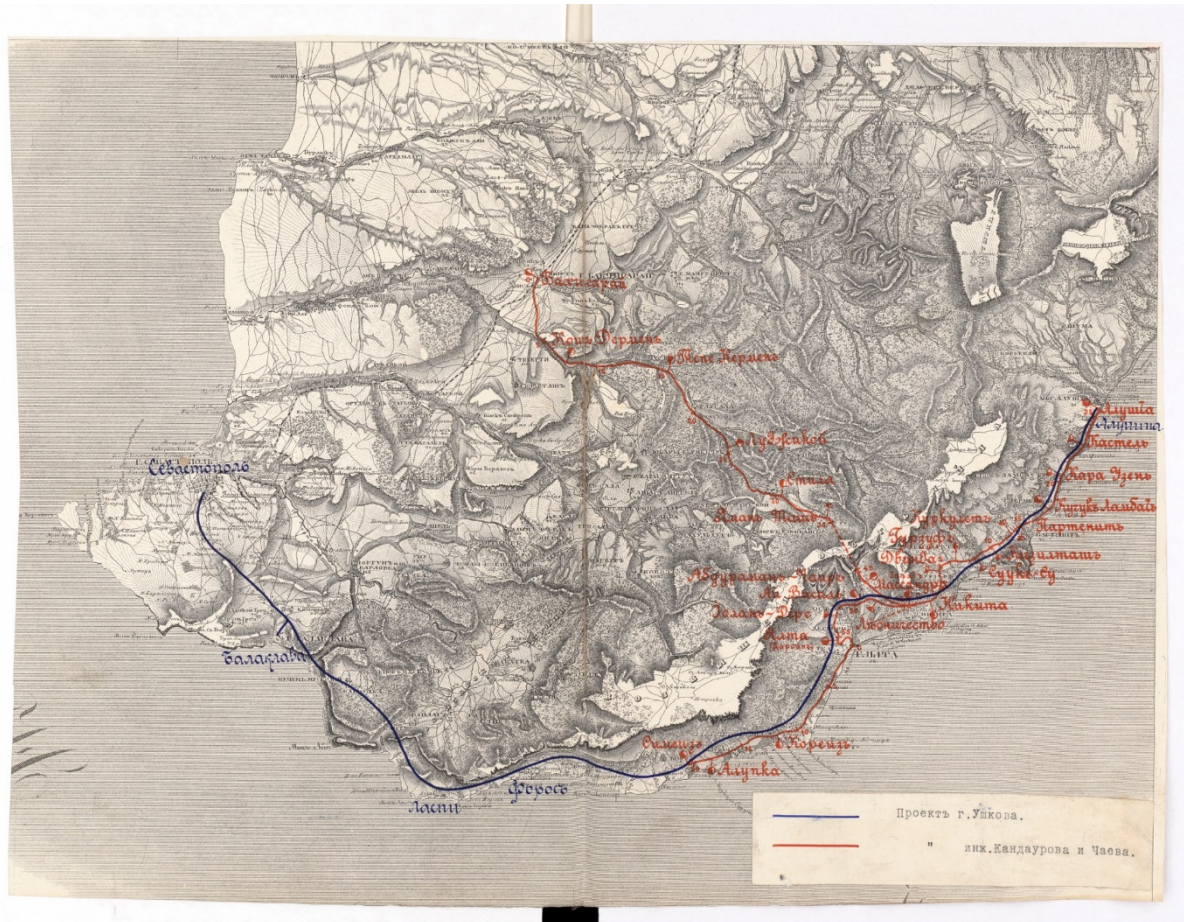
План железной дороги Сюрень - Ялта⁷²⁴



⁷²⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 564. Л. 201.

Приложение 9

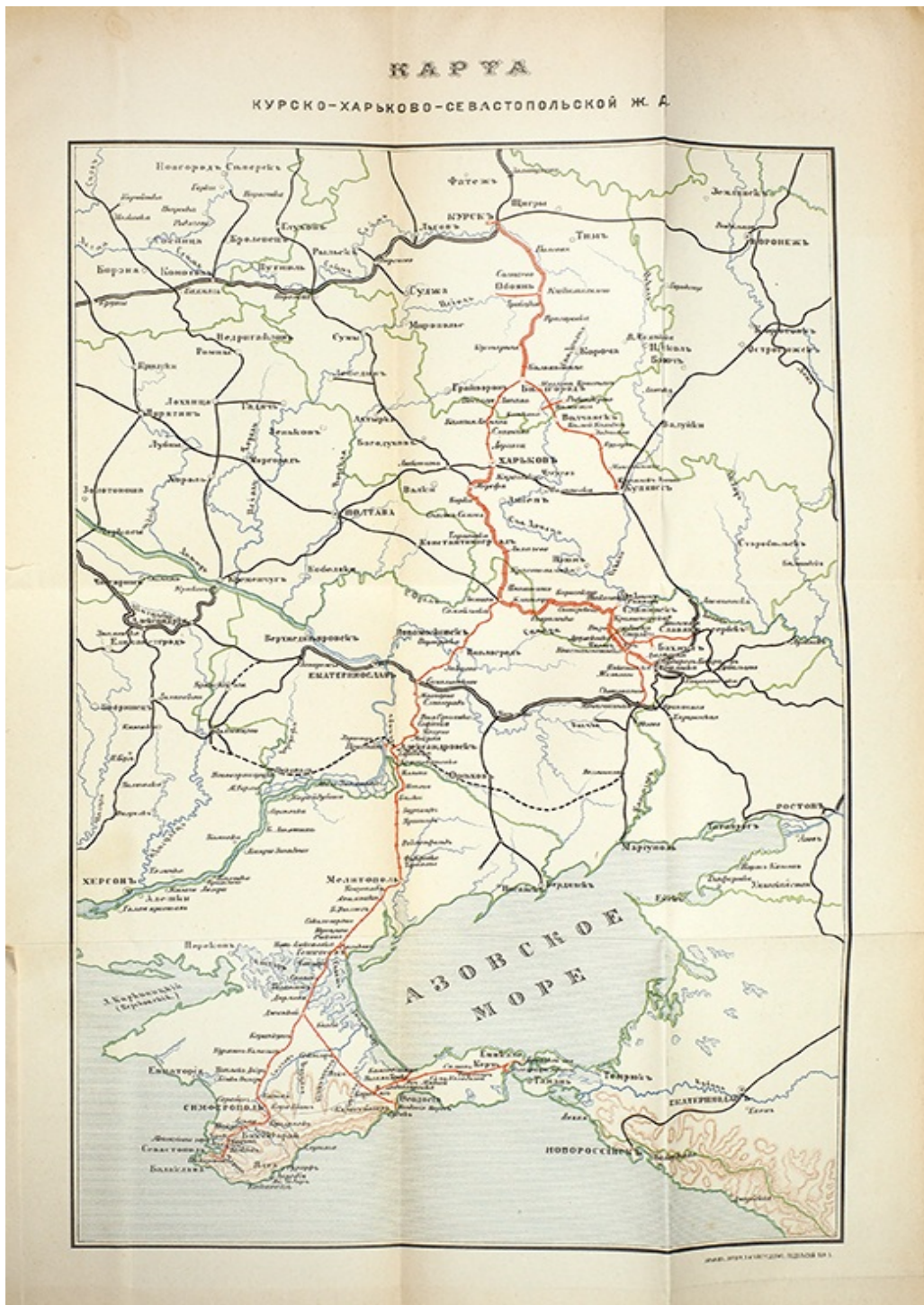
Проект Южнобережной железной дороги Ушкова-Кандаурова и Чаева⁷²⁵



⁷²⁵ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 568. Л. 47.

Приложение 11

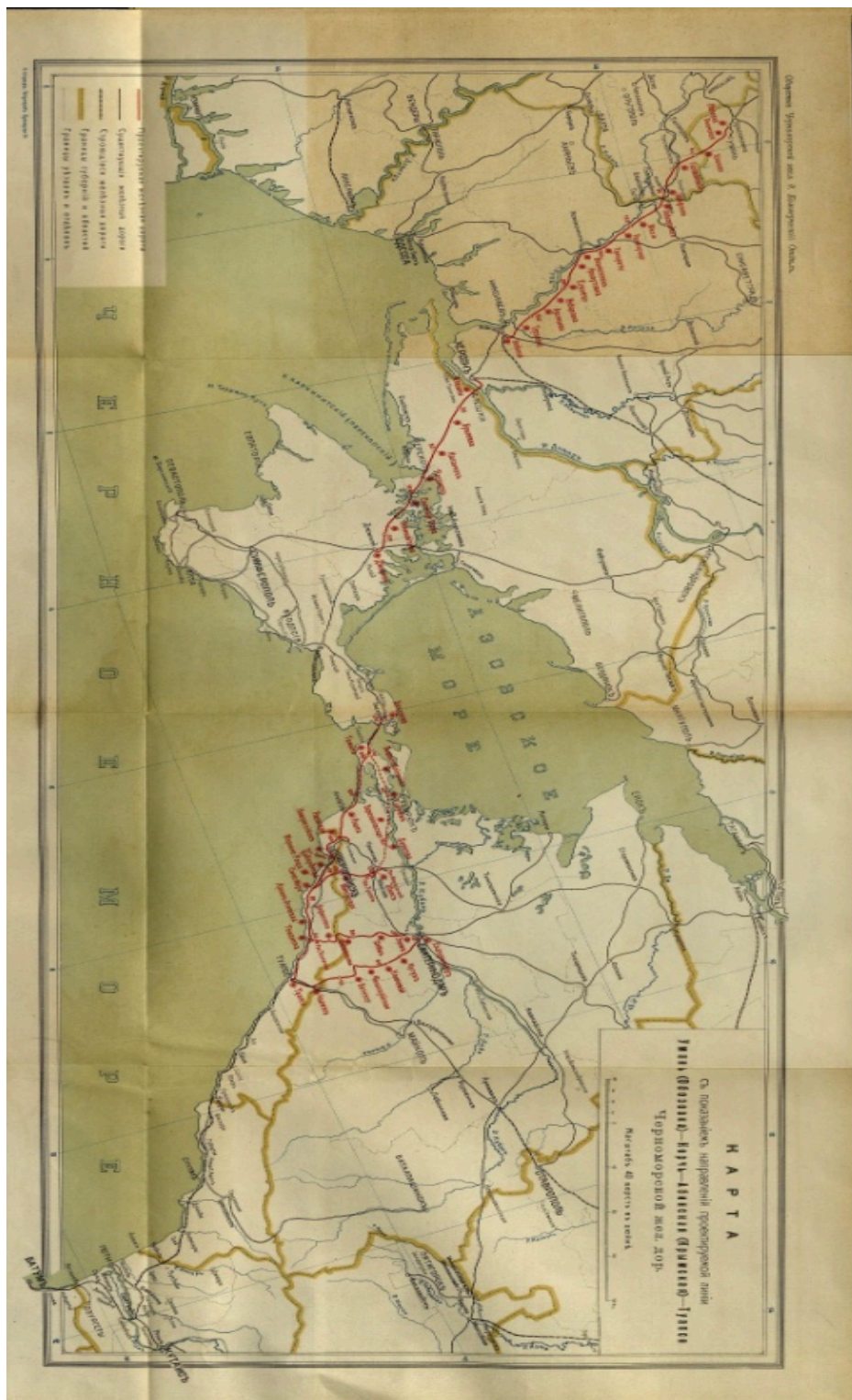
Карта Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги⁷²⁷



⁷²⁷ Иллюстрированный Спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге: Описание дороги и ее окрестностей. Харьков, 1902.

Приложение 12

Карта проектируемой линии Умань-Керчь-Абинская-Туапсе Черноморской железной дороги⁷²⁸



⁷²⁸ Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Умань(Обозовка)-Николаев-Херсон-Джанкой-Керчь-Туапсе. Часть I. Петроград, 1915.