

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА

На правах рукописи

Айдин Юнус Эмре

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

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Москва – 2023

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

Научный руководитель – Белоусова Ольга Владимировна,
кандидат исторических наук

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

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

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

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

Автореферат разослан « ____ » _____ 2023 года

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат исторических наук

О.В. Белоусова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– разобрать неосуществленные проекты железнодорожного строительства в Крыму.

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

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

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

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

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

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

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

ими в контексте экономической политики, участия государства в этом процессе. Общественная полемика вокруг железнодорожного вопроса накладывала определенный отпечаток на исследования этого периода. Видный земский деятель А.А. Головачев одним из первых подготовил несколько работ о развитии железных дорог в России¹. Затем появились исследования, в которых рассматривались экономическое и финансовое значение железных дорог, их влияние на промышленность, сельское хозяйство².

Важное значение имеют исторические работы о развитии железных дорог, основанные на архивных материалах, например, исследование В.М. Верховского³. Определенной вехой в изучении правительственной политики в области железнодорожного дела стало юбилейное издание (к столетнему юбилею Комитета министров) Н.А. Кислинского⁴.

Следующий этап в отечественной историографии связан с советским периодом. Марксистский подход к изучению развития капиталистических отношений после отмены крепостного права в 1861 г. обусловил внимание исследователей к экономике железнодорожного транспорта⁵. В 1925 г. к столетию открытия первой в мире железной дороги Стоктон–Дарлингтон в Великобритании был подготовлен сборник работ видных инженеров и

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

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.

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

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

ученых⁶. Спустя несколько десятилетий в статье А.П. Погребинского было уделено внимание финансированию железнодорожного строительства, доходности и выкупу путей⁷. В работах А.М. Соловьевой⁸ анализируется роль железнодорожного транспорта в процессе промышленной революции во второй половине XIX в., автор оценивает железнодорожную отрасль как важнейшую составляющую капиталистического хозяйства дореволюционной России.

В постсоветский период качественно расширился диапазон изучаемых вопросов, относящихся к истории российского железнодорожного транспорта. Выходит трехтомная «История железнодорожного транспорта», в первом томе которой рассматривается период 1836–1917 гг., относящийся к теме настоящей диссертации⁹. В работе изучаются география железнодорожного строительства, формирование сети железных дорог, экономика, эксплуатация, подготовка специалистов путей сообщения, администрирование железнодорожной отрасли, эволюция и совершенствование технических средств, технологии перевозок, особенности труда и быта железнодорожных рабочих и строителей. Это первая общая работа, позволяющая проследить развитие железнодорожной отрасли в Российской империи.

С конца XX в. в российской историографии наблюдается устойчивый интерес к истории предпринимательства и отдельным фигурам дореволюционного делового мира. В коллективной монографии «Предпринимательство и предприниматели России. От истоков до начала XX века» содержится очерк о частном железнодорожном предпринимательстве¹⁰.

⁶ Столетие железных дорог. М., 1925.

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 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.

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

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

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

Отражению железнодорожного строительства в общественном мнении России XIX в. посвящены кандидатская диссертация и статья О.Н. Елютина¹¹. Автор отмечает остроту дискуссии в пореформенный период по поводу выбора приоритетных направлений развития железнодорожной сети и подчеркивает, что среди экономистов, публицистов и государственных деятелей было немало сторонников именно ее крымского сегмента.

Существенным вкладом в изучение железнодорожной политики в царствование Александра III стали исследования В.Н. Тестова¹². Они написаны на богатом архивном материале и затрагивают такие проблемы, как особенности строительства железных дорог, имевших военно-стратегическое значение, специфика географии строительства, проблемы финансирования, эксплуатации и управления железнодорожной отраслью. Автор рассматривает историю строительства за казенный счет Джанкой-Феодосийской линии, соединившей коммерческий порт с общей сетью железных дорог России.

Стратегическое значение железной дороги в Крыму рассмотрено в работах Н.В. Старостенкова. История формирования железнодорожных войск прослеживается и в связи с расширением географии строительства скоростных коммуникаций, а также с привлечением воинских формирований для строительства дорог, в том числе в Крыму¹³.

¹¹ 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.

¹² 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.

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

При написании диссертации были использованы общие работы, посвященные в целом истории железных дорог в России, основным этапам развития этой отрасли и реформированию системы управления путевым хозяйством¹⁴. Обращают на себя внимание приводимые в одной из них характеристика железнодорожного строительства как «железнодорожной революции»¹⁵, а также утверждение, что «экономическая политика России характеризовалась централизованной модернизацией, которая наиболее последовательно поводилась на железнодорожном транспорте»¹⁶.

Тема истории железнодорожного транспорта в Российской империи привлекала внимание и зарубежных историков. В 1964 г. в Лондоне вышла книга Дж. Вествуда «История русских железных дорог»¹⁷, где делался вывод о значительной роли иностранцев в деле развития этой отрасли. В монографии Т. Колемана¹⁸ уделяется внимание железнодорожным предпринимателям, инженерам, рабочим – всем тем, кто строил пути и их инфраструктуру. В этом исследовании содержатся сведения о возведении Крымской железной дороги англичанами в годы войны (1853–1856). Ф.Б. Шенк¹⁹ анализирует влияние железных дорог на общественную, культурную и политическую трансформации России в эпоху модернизации. Автор подчеркивает значение железной дороги в деле освоения пространства империи, причем сам термин «пространство» рассматривается автором в разных измерениях – политическом, экономическом, социальном, индустриальном, имперском.

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

¹⁴ 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.

¹⁵ Тебиев Б.К., Гулидова Ю.И. Указ. соч.

¹⁶ Там же. С. 147.

¹⁷ Westwood J.N. A History of Russian Railways. London, 1964.

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

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

из них является книга В.П. Лепешинского²⁰. Она написана на основе ежегодных отчетов акционерного железнодорожного общества за 1870–1880-е гг. Особое внимание автор уделил вопросам доходности дороги, динамики товарных грузов и пассажирских потоков, то есть влиянию путейской отрасли на экономическое и социальное развитие региона. Почти одновременно с этим трудом вышла книга Л.Ф. Шухтана о роли в хозяйственной жизни губернии пути от Джанкоя до Керчи через Феодосию²¹.

После 1917 г. стали выходить работы, посвященные отдельным аспектам истории железнодорожного транспорта в Крыму. Обстоятельным исследованием в этом ряду явилась брошюра В.И. Самсонова об английской дороге в Балаклаве в годы Крымской войны²², написанная исключительно на английских материалах. Благодаря привлечению новых источников и публикаций английских авторов современному исследователю В.Б. Иванову удалось дополнить историю этой британской линии²³. В английской литературе эта тема получила широкое освещение²⁴. Характерно название, данное англичанами построенному ими пути, – «Великая крымская главная железная дорога». Оно свидетельствует о том исключительном значении, которое придавалось ей в годы войны с Россией.

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

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

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

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

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

Южнобережной дороге посвящено специальное исследование Б. Аплаксина, подготовившего подробный исторический экскурс о перипетиях обсуждений различных проектов этой линии²⁵.

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 дорогах²⁶. Появляются работы, написанные на материалах в том числе крымских архивов. Так, А.П. Сенин рассматривает проектирование путей через Феодосию и Евпаторию²⁷, а вековому юбилею линии Владиславовка–Керчь приурочена статья В.Ф. Санжаровца и Н.А. Рак²⁸.

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

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

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

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

²⁷ 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.

²⁸ 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.

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

А.С. Полянской³⁰, в которых рассматривается как общее развитие транспорта на полуострове, так и становление его железнодорожной составляющей. Поскольку исследовательница осветила создание железнодорожных линий в Крыму лишь в общих чертах, в ее работах не отражены причины запоздалости начала их строительства, специфика выдачи концессии, нестыковки между частной и государственной инициативами в путевой отрасли, особенности строительства и эксплуатации дорог.

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

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

К первой группе относятся законодательные акты, в которых затрагиваются вопросы строительства дорог и функционирования в целом всей их системы, в частности, «О сооружении первой сети железных дорог в России»³¹. Акты, касающиеся железнодорожного строительства непосредственно в Крыму, представлены уставом Общества Лозово-Севастопольской дороги и техническими условиями для строительства железной дороги³², а также дополнительными поправками к закону «Об изменении редакции № 51 устава Общества Лозово-Севастопольской железной дороги относительно выкупа сей дороги правительством»³³ и

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

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

³² Там же. Т. XLVI. № 49571.

³³ Там же. Т. XLVI. № 50093.

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

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

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

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

³⁴ Там же. Т. XLVI. № 50003.

³⁵ ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. № 10801.

³⁶ Там же. Т. X. № 7288.

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

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

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

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

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

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

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

Особую подгруппу делопроизводственных документов составляют отчеты и сборники тарифов. Отчеты Общества Лозово-Севастопольской дороги издавались в 1875–1896 гг. Что же касается Джанкой-Феодосийской дороги, то поначалу был опубликован отчет о ее постройке³⁷, а затем выходили отчеты за три года по эксплуатации пути, пока линия вместе с главной магистралью не перешла в собственность казны³⁸. С началом железнодорожного сообщения стали издаваться сборники тарифов на Лозово-Севастопольской дороге³⁹.

Важными делопроизводственными материалами явились отчеты и обзорные издания, посвященные деятельности Министерства путей сообщения⁴⁰.

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

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

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

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

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

железнодорожная⁴¹. Значительное количество публикаций было посвящено проектированию в конце XIX – начале XX в. Южнобережной дороги⁴².

Четвертая группа состоит из источников личного происхождения, среди которых следует отдельно выделить воспоминания государственных деятелей – А.И. Дельвига⁴³, С.Ю. Витте⁴⁴, Д.А. Милютин⁴⁵. Особо информативны воспоминания железнодорожных инженеров⁴⁶. В мемуарах и переписке проживавших в Крыму современников железнодорожного строительства содержатся подробности сооружения линий и их открытия⁴⁷.

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

⁴² 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].

⁴³ Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. 4. 1867–1876. М., 1913.

⁴⁴ Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1–2. СПб., 2003.

⁴⁵ 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.

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

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

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

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

Вторая подгруппа – местные крымские газеты (многие из них были ежедневными⁴⁸): «Вестник Феодосии», «Вчера и сегодня в Крыму», «Газета А. Гатцука», «Голос Феодосии», «Евпаторийский вестник», «Евпаторийский сезонный листок», «Жизнь Крыма», «Жизнь Феодосии», «Керченское слово», «Керчь-Феодосийский курьер», «Крым», «Крымский вестник», «Крымский листок», «Салгир», «Севастопольская газета», «Южный голос». В местных изданиях печатались последние известия, хроника, телеграммы, объявления, слухи о планах строительства, о командировании представителей городской и земской администраций в Петербург для переговоров о строительстве дорог, а также дискуссионные материалы о железнодорожных проектах на полуострове.

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

Шестая группа – это статистические источники, которые были выявлены в неопубликованных делопроизводственных материалах, отчетах и обзорных изданиях, посвященных истории железных дорог⁴⁹.

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

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

Седьмая группа источников состоит из путеводителей и справочников, в которых содержатся описания направлений и специфических особенностей железных дорог в Крыму, краткая история их строительства⁵⁰.

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»⁵¹.

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

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

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

⁵⁰ Ливанов Ф.В. Путеводитель по Крыму с историческим описание 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.

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

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

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

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

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

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

Результаты исследовательской работы диссертанта докладывались на всероссийских научных конференциях.

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

Основные положения, выносимые на защиту:

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

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

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

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

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

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

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основные положения и выводы диссертации отражены в следующих публикациях:

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

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

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

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

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