

9. Корсун Н. Г. Греко-турецкая война 1919-1922 гг. / Н. Г. Корсун. – М. : Воениздат НКО СССР, 1940. – 56 с.
10. Поцхверия Б. М. Турция между двумя Мировыми войнами : очерки внешней политики / Б. М. Поцхверия. – М. : Наука, 1992. – 253 с.
11. Турция : рождение национального государства. 1918-1923 : по документам РГАСПИ / сост. Н. Б. Шувалова; Федер. архив. служба России, Рос. гос. архив соц.-полит. истории, Ин-т стран Азии и Африки при МГУ им. М. В. Ломоносова, Ин-т науч. информации по обществ. наукам РАН. – М. : Гуманитарий, 2007. – 352 с.
12. Данциг Б. М. Ирак : Краткий географический очерк / Б. М. Данциг. – М. : Гос. изд-во географ. л-ры, 1955. – 134 с.
13. Мгои Ш. Х. Курдский национальный вопрос в Ираке в новейшее время / Ш. Х. Мгои. – М. : Наука, 1991. – 324 с.
14. Прозоров С. М. Ислам как идеологическая система / С. М. Прозоров. – М. : Восточная литература РАН, 2004. – 471 с.
15. Степанова Н. В. Проблема курдов в Ираке / Н. В. Степанова // Этносы и конфессии на Востоке : конфликты и взаимодействие / под ред. А. В. Торкунова. – М. : Моск. гос. ин-т междунар. отношений МИД РФ, 2005. – С. 168-219.
16. Turkmens of Persia : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.iranicaonline.org/articles/turkmens-language> – 09.09.2011.
17. Матвеев К. П. Ассирийцы и ассирийская проблема в новое и новейшее время / К. П. Матвеев. – М. : Наука, 1979. – 203 с.
18. Робертсон Р. Восточные христианские церкви : церковно-исторический справочник / Р. Робертсон. – СПб. : Высш. религиозно-философ. шк., 1999. – 191 с.
19. Arıkanlı Z. British Legacy and Evolution of Kurdish Nationalism in Iraq (1918-1926) : What Significance the “Mosul Question”? : [Электронный ресурс] / Z. Arıkanlı. – Режим доступа : <http://www.caei.com.ar/es/programas/medioorientel/16.pdf>.
20. Лазарев М. С. Империализм и курдский вопрос (1917-1923) / М. С. Лазарев. – М. : Наука, 1989. – 325 с.
21. Лазарев М. С. Сайкс-Пико договор 1916 / М. С. Лазарев // Советская историческая энциклопедия. – М. : Советская энциклопедия, 1969. – Т. 12. – 971 с.
22. Степанова Н. В. Межконфессиональный и межэтнический конфликт в Ираке / Н. В. Степанова // Конфликты на Востоке : Этнические и конфессиональные / под ред. А. Д. Воскресенского. – М. : Аспект Пресс, 2008. – С. 126-256.
23. Article 3, Paragraph 2, of the Treaty of Lausanne (Frontier between Turkey and Iraq) : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1925.11.21_lausanne.htm – 25. 09. 2011.
24. Судейкин А. Г. Колониальная политика лейбористской партии Англии между двумя мировыми войнами / А. Г. Судейкин. – М. : Наука, 1976. – 268 с.

Сенин А.П.

УДК 94(477.75).«1880/1890»:625.1/5

«ПРОЕКТНАЯ ВОЙНА» В КРЫМУ В 80-Е ГГ. XIX В.

ВВЕДЕНИЕ.

Исследование исторической эволюции транспортной сети юга современной Украины невозможно представить без системного изучения вопроса железнодорожного строительства в Крыму во второй половине XIX – начале XX вв. Решение столь масштабной задачи целесообразно разделить на структурные элементы, опираясь на хронологический и территориальный принципы. Вопрос о проведении железных дорог к портам Севастополя и Феодосии в дореволюционный период вызвал значительный резонанс в различных кругах местного населения. Освещением его перипетий занимались не только органы центральной и местной власти, но также периодическая печать, общественные организации и частные лица.

В данной работе представлен анализ основных фактов железнодорожного проектирования, связанного с вопросом о перенесении торгового порта из Севастополя в 1880–1890 гг. При сравнительном рассмотрении знаковых транспортных проектов четко проявляются обширные причинно-следственные связи между всеми аспектами повседневной жизни населения Крыма в эпоху российского владычества. Таким образом, представленная статья является логическим составным звеном в системном исследовании одного из элементов грандиозного полотна структур исторической повседневности.

Практическое отсутствие современных комплексных работ, посвященных исследованию данного вопроса, не препятствует изучению обширного комплекса исторических источников: решений центральных и местных органов власти, технической и производственной документации, свидетельств очевидцев и участников описываемых событий. Основной акцент в предложенной работе сделан на введение в научный оборот ряда новых неопубликованных документов, а также на популяризацию и научную актуализацию изданных в дореволюционный период материалов.

Основной целью представленной работы является рассмотрение всех аспектов железнодорожного проектирования в Севастополе и Феодосии на протяжении 1880–1890 гг. В рамках заявленной цели поставлены следующие задачи:

- краткая характеристика железнодорожной политики Петербурга в Крыму в годы правления Александра III;
- анализ проектов железной дороги к Феодосии в 1880–1890 гг.;
- выяснение коммерческих и территориальных связей Севастопольских проектов с основными проектами железных дорог в Крыму в этот период;
- исследование параметров исторической действительности, связанных с железнодорожным строительством в Крыму в 1880–1890 гг.

Представленная статья призвана расширить рамки исторических представлений о железнодорожном строительстве в Крыму в течение 1880–1890 гг. С помощью данного подхода реализуется научная необходимость исторического исследования проектирования и сооружения железных дорог в Крыму в дореволюционный период.

1. Особенности железнодорожной политики Российской империи в 1880 – 1890 гг.

Как отмечает в своей работе О. Н. Елютин: «К концу правления Александра II железнодорожное хозяйство России переживало серьезные трудности ... «города и земства жаждут получить рельсовые пути и спорят о направлениях, заводы паровозные, вагонные, рельсовые требуют заказов, угрожая банкротством и разорением рабочих, товароотправители жалуются, пассажиры вопиют, а в это время сорок слишком правлений железных дорог, составленных из тщательно отсортированных дельцов-удальцов, ничего другого не делают, как сидят и думают, как бы оплести матушку-казну и выудить из нее несколько миллиончиков, от которых Россия, по их мнению, не оскудеет, а бедные железнодорожники очень и очень поправятся» [5, с. 49]. Экономические меры по реформированию железнодорожной сферы, находившейся большей частью в руках предпринимателей и акционерных обществ, носили поверхностный характер, а потому не оказали должного эффекта. В конце 80-х гг. XIX в. в очередной раз на повестку дня ставился вопрос о соотношении казенного и частного строительства. Министр путей сообщения А. Я. фон Гюббенет [16] был сторонником строительства железных дорог государством, причем с привлечением по возможности иностранных займов. Министр финансов И. А. Вышнеградский предостерегал от этого, настаивая на преобразовании доходных обществ с предоставлением им возможностей постройки новых линий (в том числе и в Крыму) [6]. Тот же Вышнеградский проводит последовательную политику в области привлечения в железнодорожную сферу иностранных капиталовложений, стратегия введенная ещё М. Х. Рейтерном [17], но испытывавшая определенные колебания с течением времени и в ходе изменений политического курса. «Привлечение иностранных капиталов, – отмечал министр, – представляется одним из необходимых условий для развития отечественной промышленности, внося усовершенствования в различные отрасли производства и способствуя распространению в рабочем населении полезных технических знаний, без которых многие отрасли фабрично-заводской деятельности остались бы для нас малодоступными» [1]. В вопросе обеспечения железнодорожного строительства металлургическая и металлообрабатывающая промышленность России оставалась во второй половине XIX в. неподготовленной [8, с. 248]. Впрочем, мысль о том, чтобы отойти от избранного протекционистского курса в железнодорожной политике в период 1880–1890 гг. на правительственном уровне не возникает.

В таких сложных политических и экономических условиях крымчане пытаются развить первые успехи в железнодорожном строительстве путём предложения новых рельсовых дорог на территории полуострова. Уже с первой половины 80-х гг. XIX в. вновь громко заявляет о себе общественность Феодосии.

2. Причины и характер «проектной войны» в Крыму в 1880–1890 гг.

Серьёзная полемика вокруг идеи феодосийской железной дороги возобновляется в начале 80-х гг. XIX в. В числе оппонентов Феодосии в данном вопросе оказались не только скептически настроенные сановники различных ведомств, но и общественные круги города Севастополя, которые в этот период серьёзно конфликтовали с феодосийцами за право размещения в своем городе главного коммерческого порта Крыма. Сложность железнодорожных баталий в 1880–1890 гг., в конечном счете, компенсировалась для Феодосии принятием выгодного для неё правительственного решения.

Начало конкурентной борьбе Феодосии и Севастополя в 80-х гг. XIX в. положило предложение Морского министерства о глобальной реорганизации севастопольского торгового порта или о перенесении его из Севастополя в другой приморский пункт Крыма. Стали образовываться «партии», состоящие из общественных деятелей, инженеров, чиновников, представителей прессы, коммерсантов, которые предлагали различные варианты реализации инициативы министерства. Наиболее явно выделяются «севастопольская» и «феодосийская» группы.

«Севастопольцы» предлагали перевести коммерческий порт из Южной бухты в удобное место в пределах Севастополя и его окрестностей, провести модернизацию инфраструктуры и транспортной сети (особое внимание уделялось созданию подъездных путей) порта. «Феодосийцы» настаивали на преимуществах перенесения коммерческого порта (и непременно в связи с этим проведения железной дороги) в их город, а Севастополю предлагали оставить роль военно-морской базы Черноморского флота.

По словам В. Д. Геймана: «Правительство приняло решение удовлетворить военно-морским интересам в первую очередь. В соответствии с этим, ещё в 1875 г. было обнародовано разрешение на совместное пользование Южной бухтой и военными и торговыми судами, причем из-за тесноты и быстрого развития береговых учреждений Севастополя, особая комиссия под председательством генерал-адмирала великого князя Алексея Александровича пришла в 1885 г. к заключению о необходимости отдать Южную бухту в исключительное пользование военного флота. Коммерческий же порт решено было или удалить в соседнюю Стрелецкую бухту или перевести в Феодосию» [3, с. 72].

Это распоряжение во многом противоречило положительным тенденциям, которые наметились в структуре хлебного экспорта Лозово–Севастопольской железной дороги и Севастопольского порта. По мнению публициста И. У. Палимпсестов: «Торговля его (Севастопольский порт. – Прим. авт.) только что началась, но он уже стал отпускать до 800 тыс. четвертей хлеба. Примкните, говорят местные знатоки края, к Лозово–Севастопольской дороге только одну ветвь ... и Севастопольский порт тотчас же при спросе станет отпускать три и более миллионов четвертей ...» [13, с. 202]. Столь неоднозначная коммерческая оценка была утешительна для Севастополя. Видя перспективы города в торговле хлебом и осознавая его стратегическое значение, многие специалисты, в том числе и в железнодорожной сфере, берутся оказать содействие в вопросе дальнейшего размещения и функционирования торгового порта.

3. «Севастопольские» проекты.

Видный эксперт в вопросах портового строительства В. Ю. Руммель описывал несколько известных ему проектов перемещения торгового порта в различные районы Севастополя. Вот некоторые из них, активно обсуждавшиеся вплоть до середины 90-х гг. XIX в.:

1) устроить порт на южном берегу Большого рейда от балки Апполоновой до Георгиевской с устройством товарной станции в Инкерманской долине (сумма расходов – 620–975 тыс. рублей);

2) вариант размещения порта на северном берегу той же бухты от батареи №4 до восточной окраины бухты Голландия (900 тыс. рублей);

3) порт строится в Стрелецкой бухте. Проект поддержан решением комиссии вице-адмирала Пещурова 13 ноября 1887 г. Указывалось, что предложенный вариант хоть и будет на 300 тыс. рублей дороже аналогичных, но результат даст оптимальный торговый порт в этом районе Крыма;

4) проект инженера Рего предусматривал расходование 2,5 млн. рублей на организацию порта (в Стрелецкой бухте), ещё 2 млн. рублей требовалось на проведение к нему железной дороги и 6 верст шоссе;

5) проекты генерал-лейтенанта Берха и полковника Л. Г. Конкевича местом расположения нового порта называли Инкерманскую долину;

6) проект генерал-майора Чикалёва размещал порт в Артиллерийской бухте, с суммарными расходами в 6,2 млн. рублей, необходимы подъездная железная дорога и тоннель в 460 сажен (дополнительно 1 млн. рублей) [10, с. 166–172].

Грандиозный по замыслу проект реорганизации всей транспортной инфраструктуры Севастополя предлагает в 1890 г. вице-адмирал И. Г. Руднев. Он опирается не только на военные, но и на сугубо коммерческие аргументы в пользу фантастического на первый взгляд предприятия. Особый интерес для нас представляет железнодорожный проект, лежащий в основе инициативы офицера: «Ссыпку нашего зерна в севавтопольском районе бухты следует сделать в Инкерманской долине. ... оздоровить эту местность ... выровнять всю местность под общий уровень, засыпать все болота и выемки, сделанные при проведении железной дороги. ... Торговлю открыть можно в трех бухтах: Балаклавской, ... Стрелецкой и в Камышовой ... Для этого следует провести железную дорогу, начиная от Инкерманской ветви железной дороги; дорога должна идти на Балаклаву по ровной местности под Сапун-горой, и потребует самых малых затрат, от Балаклавы по французскому шоссе – на Стрелецкую бухту, от Стрелецкой на Камышовую по шоссе. Все эти три бухты ... должны быть соединены железной дорогой с Севастополем; а сверх этого, Балаклавская бухта должна быть соединена с южной бухтой, ибо в военное время она будет служить для передачи на минные суда боевых принадлежностей в Балаклаву» [15, с. 865, 867]. Масштабная строительная кампания не смущает автора проекта, который убежден в его государственном значении. В свете подобных инициатив министерство финансов выступало последовательным сторонником сохранения в данном вопросе «статус-кво». Отмечалось следующее: «Гораздо полезнее назначить под купеческую гавань всю Южную бухту, в которой железнодорожный путь вполне окончен, и предоставить торговой и промышленной частям города поселиться на прежнем месте, по западную сторону Южной бухты» [2, с. 2]. По мнению инженера Ст. Руденко, проект перемещения порта должен был обойтись казне никак не менее, чем в 8 млн. рублей [14, с. 5]. Очевидно, что правительство остановится на том варианте, который позволит компенсировать эти затраты в максимально сжатые сроки. Феодосийский проект во многом отвечал этой необходимости.

4. «Феодосийский» проект в сравнении с «севастопольскими».

Последовательным адвокатом данного проекта выступил в 80-х гг. XIX в. Л. Е. Мазиров. В очерке, посвященном сравнению Феодосии и Севастополя в деле выбора места для размещения коммерческого порта, Мазиров приводит аргументы, свидетельствующие о стратегическом характере железной дороги на участке Джанкой–Севастополь и о коммерческом характере будущей Джанкойско–Феодосийской линии:

- строительство линии Джанкой–Феодосия длиной 112 верст сократит на 47 верст путь к Черному морю сравнительно с линией на Севастополь (Джанкой–Севастополь – 159 верст);

- уменьшатся расходы по эксплуатации, из-за того, что феодосийская линия проектируется по совершенно ровной местности, а это дает железной дороге возможность доставлять в феодосийский порт большее количество грузов с меньшими расходами, чем на участке горной местности между Симферополем и Севастополем;

- постройка феодосийской железной дороги сократит путь из внутренних губерний России на Кавказ. В 80-х гг. XIX в. грузы и пассажиры, следовавшие на пароходах с Кавказа на Лозово–Севастопольскую железную дорогу, заходили в Феодосию, а потом спустя 20 часов достигали Севастополя [9, с. 4–5]. Путь на Кавказ выступает давним аргументом в пользу феодосийской железной дороги. Ещё в 1869 г. С. А. Ашер отмечал в записке Таврическому земству, что проведение Феодосийской линии увеличит товарооборот между Кавказом и Керченским полуостровом, а в перспективе насытит кавказскими товарами новую

железную дорогу и откроет рынки Кавказа для промышленных и аграрных товаров центральных и юго-западных губерний [11, с. 18].

Устройство Феодосийской дороги даст возможность соединить Керчь с общей сетью железных дорог и откроет для активной торговли ещё один порт (Феодосия) в Крыму, за 1 млн. рублей (против расходования 8 млн. рублей в Севастополе) [14, с. 5].

Л. Е. Мазиров уделяет внимание критике направления железной дороги на Севастополь и идеи размещения коммерческого порта в одной из бухт города:

- более чем на сто верст к северу от Севастополя вдоль железной дороги нет поступления товаров (хлебных и других грузов), составляющих статьи заграничного отпуска;

- до 1875 г. обороты внешней торговли Севастополя по привозу были ничтожны, а экспорт равнялся нулю. Строительство железной дороги к городу мало что изменило в этой ситуации; дорога носила стратегический характер, а Южная бухта стала торговым портом из-за отсутствия в Крыму других гаваней, куда бы вел рельсовый путь [9, с. 9]. В то же время по свидетельству современников Феодосия без устроенных путей сообщения отправляет 3 млн. пудов различных грузов в год [14, с. 5];

- торговля, не находя развития в Севастополе, установилась на станциях железной дороги, а станция Курман-Кемельчи сделалась главным центром торговли хлебом, закупаемым для погрузки на севастопольском берегу;

- Севастополь и проектируемые в его окрестностях порты искусственно созданные, основанные на зыбкой почве необходимости поддержать Севастополь и воспользоваться существующей железной дорогой;

- экономия, полученная от избежания постройки новой железной дороги на Феодосию, будет аннулирована расходами, которые потребуются от казны в виде субсидий или безвозвратной ссуды, без которых в этих придуманных портах не будет сделано необходимых сооружений и построек [9, с. 10, 12]. Как свидетельствуют факты, подобного рода правительственные субсидии зачастую не достигали поставленной цели. Е. Долин в одной из статей того времени, посвященной железнодорожной политике в Крыму отмечал: «Не смотря, однако, на эти субсидии, Лозово–Севастопольская железная дорога продолжает и теперь работать в убыток, и ни одна торговая фирма в течение десяти лет, протекших со времени ее открытия, не водворилась прочно в Севастополе» [4. – № 39. – с. 3]. Подтверждается провальное экономическое планирование в деле эксплуатации железных дорог, а также слабая правительственная поддержка финансовой активности второстепенных линий и провинциальных регионов страны, впрочем, эти причины носили общегосударственный характер и при сравнении двух внутренних железных дорог нивелировались;

- рельеф в районе Севастополя ограничивает провозоспособность железной дороги и делает перевозки дороже и неудобнее, а общая тенденция роста числа грузов может вызвать скорую необходимость прокладки второй линии железной дороги на участке Симферополь–Севастополь [9, с. 13]. Иван Алексеевич Вышнеградский прибавляет свои критерии оценки экономической целесообразности использования железной дороги в Крыму: «Стоимость порта в Стрелецкой бухте окажется весьма значительной: на железную дорогу потребуется от 2,05 млн. рублей до 2,5 млн. рублей на устройство порта (на 25 млн. пудов грузов) – 2,6 млн. рублей, на дальнейшее расширение набережных ... и прочих приспособлений понадобятся значительные издержки. Общая сумма издержек еще больше увеличится, если прибавить расходы на второй путь от Симферополя до Севастополя, который может оказаться необходимым в недалеком будущем и обойдется около 3 млн. рублей» [2, с. 7];

- размещение коммерческого порта в Стрелецкой бухте или Балаклаве удлиняет Лозово–Севастопольскую железную дорогу на 8 или 15 верст [9, с. 13]. Известно, что позиция инженера Мазирова представляет собой срез асинхронных и различных по смыслу выступлений ряда общественных деятелей, которые в своих речах или на страницах печатных изданий защищали коммерческие перспективы Феодосии в её противостоянии с Севастополем.

5. Polemika.

Как уже отмечалось, сторону Феодосии в этом споре принимает И. А. Вышнеградский. В записке по данному вопросу он подробно изучает статьи расходов на рельсовые пути в Крыму, связанные с организацией коммерческого порта в одном из двух известных пунктов: «Для соединения Севастопольской железной дороги со Стрелецкой бухтой необходимо проложить весьма трудный и с невыгодными техническими условиями путь в 8 верст, с тоннелем длиной свыше версты общей стоимостью в 2,05 млн. рублей. По причине трудности и неопределенности подобного рода работ нельзя поручиться, чтобы эта дорога не потребовала и больших затрат. Во всяком случае, весь этот расход следует прибавить к сумме, исчисленной на устройство порта (2,6 млн. рублей), так как эта дорога никакого другого значения, кроме подхода к порту, не имеет, и иметь не может; тогда как дорога к Феодосийскому порту (от Джанкоя), проходя по плодородной и ровной местности и создавая кратчайшее на 55 верст соединение всего южного района России с незамерзающим портом, привлечет новые грузы к этому порту и уменьшит стоимость перевозки, считая лишь 30 млн. пудов груза на 300 тыс. рублей в год» [2, с. 4]. Проект порта в Стрелецкой бухте был выбран правительством из всего многообразия севастопольских вариантов, но и он, по мнению ряда исследователей, значительно проигрывал Феодосийской дороге.

Объективное значение некоторых из представленных здесь аргументов подвергает сомнению Е. Долин, сторонник «севастопольского» варианта решения спора. В соответствующей публикации он разбирает обоснованность тех или иных доводов «феодосийцев» и приходит к собственным выводам:

- Джанкойско–Феодосийская железная дорога не нужна для борьбы с многочисленными перегрузками на пути следования товаров к портам, ведь если груз минует азовские порты, то он удобно попадает в Севастополь, не нуждаясь ни в новой дороге, ни в новом порте;

- феодосийская дорога сократила дистанцию транспортировки грузов лишь незначительно, следовательно, постройка её не вызвана нуждами экспорта, как идущего по Лозово–Севастопольской дороге, так и любого другого;

- некоторые специалисты признают железную дорогу к Феодосии ценной в случае соединения Лозово–Севастопольской дороги у Мелитополя с азовскими портами (Таганрог или Мариуполь), чтобы избежать перевозок по Азовскому морю. Долин отмечает, что необходимость Мариупольской ветки в данном случае очевидна, а без Феодосийской дороги вполне возможно обойтись;

- ветка от Джанкоя (110 верст) пройдет по непроизводительной части полуострова и, следовательно, своих грузов иметь не будет [4. – № 37. – с. 3].

В поданном уже после сооружения Джанкойско–Феодосийской железной дороги на имя министра финансов ходатайстве севастопольских экспортёров, купцов и землевладельцев (1895 г.) значились ещё два важных аргумента:

- ветка казенной железной дороги от Джанкоя до Севастополя «умрет», а доходность дороги понизится пропорционально сокращению движения грузов;

- продукция юго-западного и центрального Крыма будет идти на экспорт кружным путём через Джанкой на Феодосию [10, с. 195–201].

В своих отзывах по данному вопросу Е. Долин постарался выступить объективным аналитиком, не преследуя цель уничтожить идею Джанкойско–Феодосийской железной дороги. Превосходной иллюстрацией этому может служить высказывание по поводу применения хлебных грузовых тарифов того времени для получения объективной оценки экономической выгоды той или иной железнодорожной линии, направленной к крымским портам: «Уравняем тариф на перевозку зерна по железным дорогам ... чтобы подвоз зерна к одному порту стоил именно во столько раз дороже, нежели к другому, во сколько раз путь к нему длиннее или затруднительнее, нежели путь к другому. Затем посмотрим, к каким портам сами хлеботорговцы, освободившись от давления тарифной политики, найдут для себя выгоднее направлять свои грузы, с тех портов и начнем работы по благоустройству» [4. – № 38. – с. 3]. Показательно, что это своевременное и здравое суждение, к сожалению, практически нигде больше не фигурирует в рамках интересующей нас полемики [12, с. 2–3].

Ещё один способ сравнения экономических перспектив конкурирующих линий предложил И. Вышнеградский: «На неоткрытых еще линиях железных дорог размер эксплуатационных расходов определяется самым правильным образом соображением виртуальной длины сравниваемых участков. Виртуальное расстояние от Джанкоя до Севастополя (344 версты) превосходит такое же расстояние от Джанкоя до Феодосии (175 верст) на 169 верст, последствием чего явится уменьшение расхода на подвижной состав по последней линии почти на 1 млн. рублей» [2, с. 8]. При расчете виртуальной длины линии учитываются реальная протяженность дороги, средняя скорость движения поезда, характер трассы (равнинная, горная), допустимая суммарная грузоподъемность состава, наличие или необходимость второй линии путей. По всем этим параметрам севастопольский участок явно уступал феодосийскому.

Феодосийцы представили перспективы перенесения коммерческого порта и проведения к Феодосии железной дороги в максимально привлекательном для государственных интересов свете. «В отношении феодосийского порта, – отмечает Л. Е. Мазиров, – может быть сделано одно лишь возражение: необходимость строить новую железную дорогу длиной в 112 верст. Но сооружение это, при совершенно ровной местности, обойдется весьма дешево (2,9 млн. рублей – без подвижного состава), а потому не может быть для казны обременительно ... этим путем создается новый порт, совмещающий в себе все условия для развития отпускной торговли. ... несомненно явится предложение образовать общество для постройки железной дороги, без всякого обременения для казны. Таким образом, при оценке расходов на постройку феодосийского порта, стоимость собственно железной дороги может быть вовсе не принимаема в соображение» [9, с. 18–19].

Министерство финансов имело на этот счет несколько отличное мнение. Признавая приоритетное значение Феодосийского порта и железной дороги перед севастопольскими сооружениями, министр Вышнеградский определяет величину суммарных затрат на строительство Феодосийской торгово-транспортной системы в несколько раз большую, чем пытается представить Мазиров. Избежать этих расходов казна не может из-за необходимости реализации проекта и его очевидных перспектив: «Феодосийский же порт, хотя и потребует немало денежных затрат – 4,2 млн. рублей и на железную дорогу около 3 млн. рублей, но стоимость сей последней едва ли следует вводить полностью в счет безвозвратных расходов на порт, так как рано или поздно она, во всяком случае, окажется необходимою и, несомненно, производительною; а относительно порта не останется никакого опасения за возможность дальнейшего его расширения» [2, с. 7].

Л. Е. Мазиров пытается реабилитировать Джанкойско–Феодосийскую дорогу в вопросе её негативного влияния на экономические показатели последующей эксплуатации Джанкойско–Севастопольского отрезка Лозово–Севастопольской дороги. Указывается стратегическое значение последнего направления, а также вероятные коммерческие преобразования, ожидающие районы Поднепровья, Таврии и северного Крыма вдоль линии Лозово–Севастопольской дороги: «Равным образом, едва ли постройкой феодосийской железной дороги будет нанесен какой-либо ущерб Лозово–Севастопольской железной дороге, в доходности

которой столь сильно заинтересована казна. С сокращением, через постройку феодосийской линии, пути к Черному морю, район Лозово–Севастопольской железной дороги соответственным образом должен расширяться в северной ее части и движение грузов между Лозовой и Джанкоем от этого усилится, чем вполне вознаградится уменьшение сборов на участке железной дороги между Джанкоем и Севастополем, представляющем наименее выгодную часть этой дороги, так как расход эксплуатации, зависящий от движения грузов, весьма значителен на этом участке, не допускающем движения полных поездов. Но если бы феодосийская дорога и причинила какой-либо ущерб казенному интересу, то, во-первых, он не может быть значителен, а во-вторых, вполне и даже в несколько раз будет вознагражден теми выгодами, которые представляются для интересов отпускной торговли громадного и наиболее производительного района Южной России. Что касается железной дороги между Джанкоем и Севастополем, то если она останется исключительно стратегической линией, то это находит полное оправдание в том громадном значении, которое имеет Севастополь для русского военного флота на Черном море» [9, с. 18–19].

6. Решение вопроса.

В разгар столь оживленной полемики были начаты правительственные исследования по указанному вопросу. Производивший их министр путей сообщения статс-секретарь Адольф Яковлевич Гюббенет после всестороннего изучения вопроса, отдал решительное предпочтение Феодосии. Однако остальные члены комиссии не разделяли взгляда своего председателя, и дело, по распоряжению императора Александра III, перенесено было в Комитет министров, где рассматривалось 24 апреля, 1 и 11 мая 1890 г. [3, с. 73]. Именно на последнем заседании Комитетом министров было выработано положение об устройстве в Феодосии коммерческого порта, тут же утвержденное царем [7. – Т. 3. – с. 245].

Сложности принятия окончательного решения в этом совещании описывает В. Д. Гейман: «Все члены комитета одобрили, прежде всего, мысль о превращении Севастополя в военно-морской порт и о переводе отсюда коммерческой гавани. Затем мнения членов комиссии разошлись. Председатель и 9 членов Комитета (наследник – впоследствии император Николай II, министр народного просвещения – друг Айвазовского и поддерживавшего в своем «Новом времени» Феодосию, тамошнего дачевладельца А. С. Суворина – граф Делянов, Абаза, Стояновский, Победоносцев, Фриш, Манасеин, Гюббенет и Влангали) отдавали предпочтение Феодосии. Эти 10 членов указывали на необходимость освобождения Севастополя от всяких чуждых и вредных военно-морскому делу условий и элементов и выражали уверенность, что феодосийский рейд при глубине в 5–12 сажен сможет вместить в себе до 130 судов, что приспособление Феодосии к портовому устройству обойдется значительно дешевле, чем приспособление Стрелецкой бухты; что с устройством Джанкой–Феодосийской ветки достигнуто будет сокращение на 55 верст; что Севастополь не понесет значительных материальных потерь от переноса порта и прочее. После изменения редакции меньшинство формулировало свое мнение в следующей форме: 1) Севастопольский рейд навсегда передается в исключительное пользование морского ведомства; 2) коммерческий порт устраивается в Феодосии, причем город этот соединяется железнодорожной веткой со станцией Джанкой Лозово–Севастопольской железной дороги; 3) министру путей сообщения предоставляется заведывание, как этой ветвью, так и портовыми путями в Феодосии; 4) некоторые долги с Севастополя слагаются; 5) испрашивается соизволение на увековечение в памяти грядущих поколений участия жителей Севастополя в геройской его защите освобождением недвижимых имуществ, входящих в черту города, от всяких в казну сборов и платежей по налогам на недвижимое имущество. Под влиянием Айвазовского, Александр III, несмотря на усиленные хлопоты великих князей, положил следующую резолюцию: «Исполнить. Согласен с мнением председателя и 9 членов, разделяющих его мнение» [3, с. 73–74].

В официальном докладе, представленном 25-му Феодосийскому уездному земскому собранию в 1890 г., отмечалось: «Возбуждавшийся в течение уже многих лет в уездном земском собрании, а равно и в местной городской думе вопрос о постройке железной дороги от станции Джанкой до г. Феодосии и об устройстве в последнем коммерческого порта, в июне месяце сего года разрешен утвердительно. Его превосходительство господин Таврический губернатор, в предложении от 17 июля, дал знать управе, что Высочайше утвержденными в 11 день мая и 2 день июня сего года положениями Комитета министров, между прочим, постановлено предоставить министерству путей сообщения ныне же приступить к окончательным изысканиям и сооружению железнодорожной линии от станции Джанкой Лозово–Севастопольской железной дороги до г. Феодосии и постройку означенной линии произвести непосредственным распоряжением казны через Временное Управление казенных железных дорог; а в №70 Собрания узаконений и распоряжений Правительства за настоящий год пропечатан Высочайший указ на имя министра путей сообщения от 14 июня 1890 г., разрешающий приступить к устройству коммерческого порта в г. Феодосии» [18, с. 126–127]. Так окончился многолетний спор Феодосии и Севастополя за право обладания коммерческим портом, а феодосийцы, наконец, получили от правительства долгожданную железную дорогу.

ВЫВОДЫ. С 80-х гг. XIX в. в Российской империи проводилась программа выкупа железных дорог в казну и строительства линий за казенный счет. На крымском уровне железнодорожное строительство (в области проектирования рельсовых путей) в исследуемый период достигло значительных успехов. Прокладка Лозово–Севастопольской железной дороги и правительственное решение о переносе коммерческого порта из Южной бухты Севастополя повлекли за собой решение многолетней проблемы

строительства линии к Феодосии, – вопрос о которой не был решен в течение двух значительных предыдущих периодов в железнодорожной истории Крыма. Экономическое и стратегическое значение Джанкойско–Феодосийской железной дороги, подтвержденное в ходе ожесточенной пятилетней полемики, полностью отвечало новой политике правительства в железнодорожной сфере.

Источники и литература:

1. Васильева Л. В. Участие иностранного капитала в экономике Российской империи и его влияние на торгово-промышленное развитие Западно-Сибирского региона в конце XIX – начале XX века : [Электронный ресурс] / Л. В. Васильева. – Режим доступа : derzava.com/statji/vasiljeva-inostrannyj_kapital.html
2. Вышнеградский И. А. Соображения по избранию в Крыму места для коммерческого порта / И. А. Вышнеградский. – СПб., б. г. – 30 с.
3. Гейман В. Д. Феодосия и железнодорожные проекты (К 25-летию Джанкой–Феодосийской ветки; 3.VIII.1892–1917 г.) / В. Д. Гейман // Известия Таврической ученой архивной комиссии (ИТУАК). – 1919. – № 56. – С. 64-75.
4. Долин Е. Севастополь или Феодосия? / Е. Долин // Севастопольский листок. – 1886. – № 37. – С. 3; № 38. – С. 2-3; № 39. – С. 2-3.
5. Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О. Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47-57.
6. История железнодорожного транспорта в России (1837-1880-х гг.) : [Электронный ресурс] // Историк : общественно-политический журнал. – Режим доступа : www.historicus.ru/zheleznodorozhniy_transport
7. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения Канцелярии Комитета Министров Н. А. Кислинским / Н. А. Кислинский; под глав. ред. статс-секретаря Куломзина. – СПб. : Изд. Канцелярии Комитета Министров, 1902. – Т. 2. – 324 с. : карты (3 л.); Т. 3. – 327 с. : карты.
8. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения Канцелярии Комитета Министров князем П. В. Чегодаевым, князем Татарским (гл. I–III) и Н. А. Кислинским (гл. IV и V) / Н. А. Кислинский; под глав. ред. статс-секретаря Куломзина. – СПб. : Изд. Канцелярии Комитета Министров, 1902. – Т. 4. – 419 с. : карты.
9. Мазиров Л. Е. Очерк сравнительного значения прибрежных местностей Крымского полуострова, в которые предполагается перенести коммерческий порт из Южно-Севастопольской бухты / Л. Е. Мазиров. – СПб. : Тип. Р. Голике, 1889. – 20 с.
10. Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения. – СПб., 1899. – Вып. 27; Джарылгатский залив, Евпатория, Севастополь. Результаты изысканий, произведенных в 1896 г. / сост. В. Ю. Руммель. – СПб. : Тип. МПС, 1899. – 220 с.; атлас чертежей.
11. Материалы, собранные земскими учреждениями Таврической губернии, по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровой железной дорогой. – Симферополь : Тип. Спиро, 1869. – 82 с.
12. (Н.) Севастополь или Феодосия? / (Н.) // Севастопольский справочный листок. – 1886. – № 44. – С. 2-3.
13. Палимпсестов И. У. Возрождающийся Севастополь. Путевые наброски / И. У. Палимпсестов // Русский вестник. – 1885. – Т. 176. – С. 198-218; Т. 177. – С. 356-385.
14. Руденко Ст. Ответ на статью г. Баталина «Откуда вести железную дорогу на Феодосию?» : отт. из журн. «Инженер» кн. 11-12, за 1886 г. / Ст. Руденко. – СПб. : Тип. МПС, 1886. – 5 с.
15. Руднев И. Г. Историческая справка к вопросу : Севастополь или Феодосия? Заметки вице-адмирала И. Г. Руднева / И. Г. Руднев // Русская старина. – СПб., 1890. – Т. 65. – С. 864-869.
16. Список министров путей сообщения России : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : ru.wikipedia.org/wiki
17. Список министров финансов Российской империи и Временного правительства : [Электронный ресурс]. – Режим доступа : ru.wikipedia.org/wiki
18. Феодосийское Уездное Земское Собрание. Протоколы Феодосийского XXV очередного Земского Собрания созыва 1890 г. с приложением докладов управы и отчетов училищного совета и врачебных медицинских участков. – Феодосия : Тип. И. М. Косенко, 1891. – 305 с.