

Нереализованные железнодорожные проекты в Крыму до 1914 г.

Айдин Юнус Эмре

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Москва, Россия

E-mail: y.eaydin61@gmail.com

Крым занимал ключевое место в Российской империи, что объяснялось не только его стратегическим положением. Крымские порты играли важную роль в торговых отношениях империи. После Крымской войны модернизация страны стала ключевой темой в экономической и внутривластной жизни, начиналась новая эра в строительстве железных дорог.

Для достижения этой цели в Крыму были предложены проекты, которые соединяли крымские порты с центром Российской империи. На полуострове первая железная дорога была построена англичанами во время Крымской войны и после ее завершения продана Османскому государству. Во второй половине XIX века в Крыму были построены Лозово-Севастопольская, Джанкой-Феодосийская, Владиславовка-Керченская и Евпаторийская железные дороги.

В конце XIX века в промышленных и городских кругах возникли предложения о необходимости строительства дополнительных железнодорожных веток, идущих в разные пункты Крымского полуострова: Карасубазар-Симферопольская, Южнобережная дорога [1], от Севастополя до Алушты [2], Бахчисарая, Балаклавы. В частности, были разработаны проекты соединения Южного берега Крыма: первый - электрическая дорога от Севастополя до Ялты по берегу моря протяженностью 85,5 верст, второй - от Симферополя через Гурзуф до Ялты длиной в 76 верст, и третий - от Бахчисарая через хребет Яйлы до Ялты протяженностью 68 верст, из которых 32,2 версты зубчато-колесного пути. За строительство южнобережной дороги развернулось многолетнее соперничество между инженером С.Н. Чаевым и М.Ф. Ушковым. В литературе остались неизвестными проекты строительства железнодорожных линий Евпатория-Джанкой, Старый Крым-Феодосия, Евпатория-Саки-Симферополь [3].

При проектировании сети Южных железных дорог обсуждалась идея строительства Одесса-Херсон-Джанкой железной дороги, которой отводилась значимая роль в защите Черноморского побережья. Кроме этого, был проект линии от Александровска до Джанкой протяженностью 248,5 верст и проект соединения Крыма через Керченского пролива с Кавказом и Персией, имеющая громадное транзитное и стратегическое значение. Эти нереализованные проекты свидетельствовали о грандиозных планах строительства железных дорог на рубеже XIX - XX веков, связывающие на периферии империи важнейшие торговые и стратегические центры. Колоссальные финансовые затраты стали главной причиной, из-за которых в правительстве отказались от этих планов.

Источники и литература

- 1) Зубчатоколесная железная дорога Ялта-Могаби. Приблизительная стоимость устройство оной, расход по ее эксплуатации и определение чистого дохода от предприятия. СПб. ценз. 1886.
- 2) Штукенберг Л.А. Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Севастополь-Ялта-Алушта. 1910 г. [Зав. изысканиями инженер Л.А. Штукенберг] СПб. 1911.
- 3) Какая железная дорога нужна Крыму. СПб. тип. Т-ва п/ф «Электро-тип. Н.Я. Стойковой». 1909.