

**УДК 94(477.75).«1900/1917»:625.1/5**

## **ЕВПАТОРИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ НАЧАЛА XX В.**

**Сенин А. П.**

*Таврический национальный университет им. В.И.Вернадского, Симферополь, Украина  
E-mail: imrahil1@mail.ru*

Статья посвящена проблеме проектирования Евпаторийской железной дороги в начале XX в. Автор дает характеристику основным этапам планирования новой магистрали с 1900 по 1915 гг. Особое внимание уделяется освещению периода 1911–1915 гг., который предшествовал строительству рельсового пути и закончился кампанией по прокладке железной дороги к городу.

*Ключевые слова:* проектирование, Евпаторийская железная дорога, этапы планирования.

### **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 века. В свою очередь, решение столь масштабной задачи целесообразно разделить на структурные элементы, опираясь на хронологический и территориальный принципы. Вопрос о проведении железных дорог в Северо-Западном Крыму 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 строительства в районе Евпатории в период 1900–1917 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 целого ряда новых неизданных документов, а также на популяризацию и научную актуализацию опубликованных в дореволюционный период, но подвергшихся идеологическому «остракизму», материалов.

Основной целью представленной работы является рассмотрение всех аспектов железнодорожного строительства в районе Евпатории на протяжении 1900–1917 гг. В рамках заявленной цели поставлены следующие задачи:

- описание и сравнение проектов Евпаторийской железной дороги в пределах 1900–1917 гг.;

- выяснение коммерческих и территориальных связей группы Евпаторийских железнодорожных проектов с основными проектами железных дорог в Крыму в 1900–1917 гг.;

- исследование параметров исторической действительности, связанных с железнодорожным строительством в Крыму в заданный период.

Таким образом, представленная статья призвана расширить рамки исторических представлений о железнодорожном строительстве в Западном Крыму в течение периода 1900–1917 гг. В рамках данного подхода реализуется научная необходимость исторического исследования проектирования и сооружения железных дорог в Крыму в дореволюционный период.

## **1. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЕВПАТОРИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1900–1915 ГОДАХ**

Вторая половина XIX века стала для Евпатории временем обширной подготовки и планирования строительства собственной железнодорожной магистрали. В течение нескольких десятилетий город рассматривал целый ряд более или менее целесообразных проектов. Ни один из них не был реализован в силу стратегических причин, финансовых проблем и даже явных злоупотреблений должностным положением. Критическая ситуация в вопросе создания рельсовой линии к Евпатории порождала порой нестандартные пути решения данной проблемы. Так в 1897 г. в Евпаторийское уездное земское собрание поступило прошение Владимира Ивановича Зейлигера об устройстве и эксплуатации трамвая с механическим двигателем между Евпаторией и Симферополем, через село Саки. Из-за бюрократической волокиты и отсутствия своевременного финансирования этот проект не был осуществлен [1, л. 1–2].

В начале XX в. проект Зейлигера нашел неожиданное и даже несколько фантастическое продолжение. Английский инженер Амсон взбудоражил крымскую общественность проектом электрической железной дороги от Евпатории до Ялты через Симферополь и Алушту. В своем очерке о новой железной дороге местный общественник А. С. Адамович утверждал, что для участка пути Евпатория–Симферополь изыскатели установили необходимые вехи, а под линию Симферополь–Ялта даже были произведены вырубki леса [21, с. 4]. Следует полагать, что английский проект не нашел в крымской среде должной поддержки, а главное не был гарантирован к исполнению как казенным так и частным финансированием. Уникальная в своем роде инженерная идея не была воплощена в жизнь, как впрочем, и более реалистические проекты предшественников Амсона.

Ситуация изменилась к началу 10-х годов XIX века. Массовый переход сельского хозяйства к более интенсивным формам земледелия сопровождался ростом производительности хлеба на юге России и увеличением его экспорта. В связи с этим был принят Закон о кредитах на портостроительство. Особое внимание в законе было уделено евпаторийскому порту, который по своим природным условиям с никогда не замерзающей бухтой является одним из лучших портов Черного моря.

Министерством финансов было выделено 2,5 млн. рублей на устройство ограждающих сооружений порта и набережных и производство дноуглубительных работ. По общему мнению, без подъездных рельсовых путей порт не имел и половины своего значения [3, л. 13].

По данным путеводителя РОПиТа (Русского Общества Пароходства и Торговли) в этот период сообщение с Евпаторией поддерживается как по морю, пароходами и парусными судами, так и сухопутьем (почтовые брички, рессорные экипажи, ландо). Между Симферополем и Евпаторией установлено особое автомобильное сообщение [29, с. 26–27]. Значение более совершенной транспортной магистрали в Евпаторию понемногу становится очевидным для всей крымской общественности.

В 1910 г. изыскатели железной дороги вдоль Южного берега Крыма взвешивают коммерческие характеристики того или иного направления рельсового пути на полуострове. Несмотря на то, что в ходе описания произведенных работ основное внимание было уделено району Крымских гор, инженеры-изыскатели также нашли нужным сообщить о целесообразности железной дороги к Евпатории. Автор коммерческого и технического описания Южнобережной железной дороги указывает: «Необходимо также сооружение железной дороги от Симферополя через Сакскую грязелечебницу до Евпатории, курортное значение которой возрастает с каждым годом ...» [32, с. 22]. Следующее пятилетие было всецело посвящено материальному воплощению этого столь давно ожидаемого рельсового пути.

Весной 1911 г. Акционерным обществом Западно–Крымской железной дороги было возбуждено ходатайство, и уже 13 мая получено Высочайшее разрешение инженерам путей сообщения Александру Ивановичу Верблюнеру и Николаю Борисовичу Емельянову на производство изысканий железнодорожной линии нормальной колеи, от города Евпатории до одной из станций Курско–Харьковско–Севастопольской линии Южных железных дорог, общим протяжением около 55 верст [2, л. 1].

В 1912 г. евпаторийский железнодорожный проект приобрел новое значение в чиновных и коммерческих кругах Таврической губернии. Перед акционерами Западно–Крымской железной дороги встал вопрос о выборе пункта к которому следовало вести линию из Евпатории. 12 ноября 1912 г. Министерство путей сообщения уведомило Таврического губернатора, что Император разрешил инженеру Емельянову провести изыскания железной дороги от Евпатории через город Перекоп до Алешек или до одной из ближайших днепровских пристаней с ответвлением к станции Джанкой Южных железных дорог [5, л. 1]. Предложенный проект был одним из элементов крупномасштабного железнодорожного строительства в Западном Крыму, которое планировали учредители Обществ Западно–Крымской и Токмакской железных дорог. Центральную роль в инженерных разработках играла Евпатория. Помимо Перекопа рассматривались варианты линий Евпатория–Джанкой (единственный из всех проектов, упомянутый в путеводителе по Крыму за 1914 г. [24, с. 358]), Евпатория–Симферополь, Евпатория–Сарабуз. Линия на Симферополь считалась наиболее целесообразной и перспективной. В 1912 г. инспекция Министерства путей сообщения и Военного министерства одобрила действия инженерных команд, а в 1913 г. проекты линий были готовы [3, л. 13–17]. В этом же году Ева-

торийский городской голова А. И. Нейман заявил о крайнем сроке подачи материалов изысканий по всем направлениям, определив его началом 1914 г. Решение о выборе окончательного варианта пути Нейман оставил за общим собранием представителей городов и земств, заинтересованных в проведении железной дороги в том или ином направлении [23, с. 5]. Следующий городской голова М. М. Ефет активно поддержал позицию Неймана и, заручившись поддержкой губернатора Княжевича, стал одним из самых верных поборников прокладки железнодорожного пути в Евпаторию [31, с. 153].

В ходе исследований 1915 г. было определено, что наиболее рациональным в техническом и экономическом отношении является направление на Симферополь с примыканием к существующей дороге у станции Сарабуз. Это направление равномерно удовлетворило интересам и Евпатории и Симферополя, и дало одновременно кратчайшее соединение Евпатории со всеми районами Крымского полуострова. Подобное мнение значительно корректировало технические оценки 1910 г., в которых изыскатели ограничились лаконичным выводом: «Линия Симферополь–Саки–Евпатория длиной около 60 верст обойдется, в виду плоского характера местности, сравнительно дешево» [32, с. 22].

Общественность Симферополя крайне негативно отреагировала на подобное решение вопроса о железной дороге. 9 мая 1915 г. на имя губернатора Н. А. Княжевича была получена телеграмма с ходатайством Симферопольского городского головы о проведении линии железной дороги непосредственно от Симферополя к Евпатории. Доводы городской думы сводились к неудобствам торговли, рекреации и административного управления краем в случае, если дорога будет проложена от станции Сарабуз [7, л.9–10]. Направление Сарабуз–Евпатория было избрано во многом благодаря относительной технической легкости его реализации по сравнению с Симферопольским проектом. Как отмечал в своем исследовании о Евпаторийской железной дороге В. М. Кузьменко – помощник начальника Южных железных дорог – в этом случае отпадала необходимость строительства лишних 18 верст дороги вдоль полотна Южных железных дорог (на участке Сарабуз–Симферополь), кроме того, линия направлялась «по более легким» местам, чем прямой путь из Симферополя к Евпатории. Прокладка пути по водоразделу в Евпаторийском уезде позволяла сократить масштабы земляных работ более чем на 50%, что давало возможность закончить новую линию не на узкой и тесной косе между Сасык–Сивашским озером и морем, а почти на 4 версты дальше, с устройством станции на материке, на просторной ничем не стесненной площадке [26, с. 1–2]. Таким образом, учитывались перспективы города в торговом и транспортном отношении.

## **2. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СООРУЖЕНИЕ ЛИНИИ СИМФЕРОПОЛЬ–САРАБУЗ–ЕВПАТОРИЯ В 1915–1917 ГОДАХ**

Однако практическая реализация проекта затягивалась. Постановление Совета Министров о постройке железнодорожной линии Сарабуз – Евпатория было Высочайше утверждено 22 апреля 1915 г. За счет кредитов военного времени на постройку было ассигновано 2 млн. рублей, не считая стоимости рельс и подвижного состава [22, с. 118]. Столь щедрое финансирование периферийного, казалось бы, проекта,

и даже сам факт государственной опеки в данном вопросе заслуженно вызывает практический интерес исследователя. Наиболее очевидным представляется следующее объяснение основной причины, повлекшей за собой непосредственную реализацию проекта Евпаторийской железной дороги. В 1914–1915 гг. в Крыму автономно проводились изыскания оптимальных направлений различных линий железных дорог. Все проекты опирались на разного рода обоснования, сулившие различным районам Крыма коммерческие, политические, административные и ряд других выгод. В свете современных событий все эти доводы, более весомые в мирное время перевешивал один лишь стратегический интерес региона и державы. В своем письме от 5 февраля 1916 г. Министру путей сообщения А. Ф. Трепову Таврический губернатор Н. А. Княжевич, констатируя готовность Евпаторийской линии, выражал убеждение в том, что проведение еще одной линии, а именно Симферополь–Алуштинской железной дороги, создаст в тылу Севастополя мощный рубеж, который позволит сколько угодно укреплять стратегическое направление Евпатория–Симферополь–Алушта в случае военной угрозы путем оперативного подвоза и переброски войск, боеприпасов, рабочих и материалов [8, л. 18]. Большое военное значение линии подчеркивалось не только представителями высших эшелонов власти. Еще 14 декабря 1915 г. в заседании Дорожно-технической комиссии Ялтинского земства был заслушан доклад о железной дороге Симферополь–Алушта, в котором прозвучали следующие положения:

- линия Симферополь–Алушта приобретает особое значение после открытия ветки Симферополь–Евпатория, естественным продолжением которой она является;
- единая линия Евпатория–Симферополь–Алушта способствует скорой и безопасной переброске войск, оружия, стратегических материалов из центральных губерний России и по Крыму;
- Симферополь становится опорным пунктом Крымской группировки войск на случай военной угрозы;
- линии от побережья вглубь страны не «стратегическое преступление», как утверждают некоторые специалисты, а необходимость, как военного, так и мирного времени [28, с. 21].

Следует полагать, что подобное мнение на счет стратегического значения Евпаторийской железной дороги имеет под собой все основания. Задуманная линия Евпатория–Симферополь–Алушта (наряду с проектируемой железной дорогой Севастополь–Ялта–Феодосия) подлежала согласованию с высшими чинами армии и флота, равно как и с представителями Военного и Морского министерств. Помимо этого условием обязательным требованием к производству было отстранение от работ иностранцев и лиц иудейского происхождения [6, л. 34]. Подобные аргументы были задействованы в обосновании целесообразности устройства нового рельсового пути в Крыму, что в конечном итоге привело к частному успеху создателей этого крупномасштабного проекта.

Еще 16 декабря 1914 г. в Управлении железных дорог Министерства путей сообщения в Петрограде издан Циркуляр, адресованный начальникам казенных, управляющим и директорам частных железных дорог и заведующим подъездными путями. Он гласил: «События текущей войны, нарушив обычное течение государст-

венной жизни, в значительной степени отразились и на деятельности многочисленных органов и служащих ведомства МПС. За истекший период войны в жизни этого ведомства имели место многочисленные эпизоды, связанные с военными событиями, много отдельных служащих и целые группы их проявили подвиги самоотверженной деятельности» [11, л. 16]. Как выяснилось, эти слова в полной мере относились к авторам и создателям Евпаторийской железной дороги.

Строительное управление начало свою деятельность 15 апреля 1915 г. Начальником работ назначен инженер путей сообщения действительный статский советник В. А. Розанов. Работы производились под непосредственным наблюдением заместителя Начальника работ – инженера путей сообщения коллежского советника П. А. Богуславского. В начале мая строители выехали к месту работ и с 15 мая приступили к предварительным изысканиям [15, л. 1]. Предполагалось создать в пределах станции Сарабуз мощный производственный комплекс, техническую базу для прокладки 54-верстного рельсового пути [12, л. 232].

Для успешного выполнения намеченного плана постройки, для окончания которой был дан пятимесячный срок, применили «метод уплотнения и параллельности работ». Вся линия была разделена на 3 перегона [20, л. 1]. В то время как на 1-м перегоне от станции Сарабуз до станции Княжевичи (ныне станция Яркая) заканчивались земляные работы, на 2-м они только начинались. 20 августа приступили к укладке рельсового пути на 1-м перегоне. Укладка продвигалась вперед со скоростью в среднем 1 верста в день. Большое неудобство доставляли несвоевременная доставка укладочного материала, нехватка рабочих рук, особенно квалифицированных рабочих – сказывались трудности военного времени. Тем не менее, 20 октября 1915 г. укладка рельсового пути была доведена до станции Евпатория [22, с. 118].

Предполагалось использовать на линии паровозы двух отечественных систем: «Тз» (более легкие, тормоз системы Вестингауза) и «Ф» (тяжелые, ручной тормоз). Испытания паровозов вносили коррективы в технические параметры проекта пути уже по ходу процесса строительства [14, л. 332].

Так же экстренно правительство решало вопрос о прокладке сопутствующих линий по проекту Западно–Крымской сети железных дорог. Херсонско–Джанкойская линия планировалась к прокладке одновременно с Сарабузско–Евпаторийской и в такие же сжатые сроки [9, л. 1]. Несмотря на то, что срочность реализации этих инженерных проектов обуславливалась стратегическими интересами Таврической губернии и государства в целом, тем не менее, к 1916 г. Западно–Крымская сеть железных дорог не была создана ввиду ряда причин. Парадоксально, но военная кампания Российской империи, для нужд которой собственно и планировалась данная обширная система путей сообщения, являлась главной помехой в успешной реализации столь крупномасштабного проекта. Ассигнования, материалы и рабочие руки значились в статьях стратегических расходов, использование которых зачастую приходилось соизмерять с тяжелым положением России на ее западных рубежах. Поскольку Крым не входил в район ведения боевых действий, то и обеспечение проектируемых и строящихся железных дорог на его территории было минимальным. Это вело к появлению местных железнодорожных «долгостроев». В

частности дорогостоящий и технически сложный мост через Днепр на линии Джанкой–Херсон к 1917 г. так и не был завершён [25, с.3].

21 октября 1915 г. состоялось открытие рабочего движения по новой железнодорожной линии [27, с. 72]. В Евпаторию прибыл первый поезд, состоящий из 7 пассажирских и 1 служебного вагонов. Среди пассажиров, первого поезда – строители дороги, комиссия по ее приемке и Таврический губернатор генерал Н. А. Княжевич, оказавший активное содействие проведению Евпаторийской железнодорожной ветки [30, с. 16].

Через два месяца, 21 декабря 1915 г., было открыто регулярное движение пассажирских и товарных поездов между Евпаторией и Симферополем, а с 1 мая 1916 г. установлено беспересадочное сообщение Москва – Евпатория и Петроград – Евпатория. Это событие имело для Евпатории исключительно важное значение. Город к этому времени вырос до размеров всероссийского курорта и железная дорога, соединив Евпаторию с общероссийской сетью железных дорог, облегчила перевозку отдыхающих и способствовала увеличению их числа. В 1916 г. число отдыхающих в Евпатории превысило прошлогодние показатели почти в 3 раза и составило 40 тыс. человек. Кроме того, линия соединила Евпаторию с обширным районом соляных промыслов и плодородными землями юга страны. Если ранее евпаторийский порт вывозил ежегодно свыше 5 млн. пудов груза исключительно подвижным грузом из ближайших прилегающих к городу районов, то теперь ожидалось, что сюда будет направляться большое количество хлебных грузов из южных плодородных районов страны [22, с. 116, 119].

Подобные коммерческие успехи Евпатории (особенно в солевозной и рекреационной сферах) во многом были обусловлены созданием специальных подъездных путей в районе основной магистрали железной дороги Евпатория–Сарабуз–Симферополь.

Проведение железной дороги к Евпатории послужило катализатором для развития экономической инициативы отечественных солепромышленников, чьи переносные узкоколейные железные дороги с конной или механической тягой, связали Евпаторийские соленые озера с частными пристанями на Черном море. Помимо существовавшей с 1895 г. солевозной железной дороги Егермейстера Двора Ивана Петровича Балашева на февраль 1916 г. на участке от станции Евпатория до станции Саки зарегистрированы рельсовые пути купцов и арендаторов А. Ш. Луцкого, И. М. Туршу (проект одобрен Строительным отделением Таврического губернского правления 19 января 1913 г. [4, л. 30], однако реализация его осуществилась несколько позже) и Г. М. Гелеловича. Все они, кроме Балашевской дороги работали на конной тяге, лишь ветка Егермейстера Двора осуществляла перевозки паровой тягой [10, л. 20–22]. Примечательным исключением из этих сугубо солевозных подъездных путей, является узкоколейная железная дорога солепромышленника Мардохая Кальфа. Устроена она была в карьере 42-й версты (считая от станции Сарабуз) в феврале 1917 г. Исключительное назначение данного пути обуславливалось тем, что карьер, и железная дорога в нем были устроены для добычи и вывоза балласта (морских напластований), который следовал на устройство насыпи магистральной линии Сарабуз–Евпатория. По истечении работ по укладке пути карьер был оставлен, а

узкоколейная дорога разобрана. Солепромышленник Кальф исходатайствовал право пользования карьером, как трассой для прокладки собственной солевозной узкоколейной железной дороги, и преуспел в этом [18, л. 21].

В ходе проведения железнодорожной ветки Сарабуз–Евпатория возник проект проведения подъездного пути от станции Евпатория–Главная к проектируемой станции Евпатория–Курорт, что обеспечивало отдыхающим более комфортный подъезд к городским курортным пунктам. 14 апреля 1916 г. подписан договор между инженером Николаем Викторовичем Рудницким и Управлением Южных железных дорог о подряде на постройку Евпаторийской курортной ветки [13, л. 13]. В этот же день была составлена доверенность, по которой Н. В. Рудницкий, в качестве заведывающего изысканиями передал руководство земляными работами по прокладке ветки Евпатория–Курорт технику Ахиллосу Дмитриевичу Газису. В свою очередь Управление Южных железных дорог направляет из Харькова агента для отчуждения земли под Евпаторийскую линию, а командированный им же техник Малохальченко не только призван оказывать содействие Н. В. Рудницкому в разбивке линии, но, и наделен полномочиями контролера на всех этапах строительства. Вместе с ним курировать работу Рудницкого должен был представитель Государственного Контроля Д. Булгаков [17, л. 9, 12, 162]. Ключевой задачей в организации строительства курортной линии явилась необходимость создания полноценного пассажирского вокзала на станции Евпатория–Курорт. Поставки материалов, необходимых для этой цели, производились всеми станциями железной дороги на участке между Харьковом и Севастополем. Среди крымских пунктов в этом вопросе особую активность проявили станции Курман–Кемельчи, Сарабуз, Симферополь, Мекензиевы горы и Инкерман [16, л. 69–70, 163]. Возведение корпуса и всех сооружений вокзала взяла на себя строительная контора А. В. Самодумского и И. Б. Соркина, которая не только сдала подряд в срок (к 15 июня 1916 г.), но и перевыполнила ряд технических норм в пользу различных улучшений на курортной ветке [17, л. 197, 244]. Нужно сказать, что подобного рода исполнительность и порядочность в деле строительства железных дорог в дореволюционной России не всегда была нормой.

В целом результаты работ по проведению Евпаторийской железной дороги были оценены в органах центральной и местной власти достаточно высоко. В своем письме от 5 февраля 1916 г., адресованном министру путей сообщения А. Ф. Трепову Таврический губернатор Н. А. Княжевич выразил следующее: «Приношу от лица жителей городов Симферополя, Евпатории и их уездов в лице Вашего Высокопревосходительства глубокую благодарность Министерству путей сообщения за столь беспримерно быстрое осуществление, в течение лишь одного строительного сезона 1915 г., давно лелеянной жителями этих городов мечты. Столь быстрая постройка Министерством путей сообщения означенной линии, а также то обстоятельство, что поезда на новой линии уже переполнены пассажирами и перевозят необходимые для нас грузы, что указывает на существующую всегда потребность в этой линии и выгодность ее эксплуатации для казны ...» [8, л. 18].

Несмотря на столь успешный, казалось бы, финал железнодорожной эпопеи в Евпатории и прилегающем районе, можно с уверенностью сказать, что окончатель-

ное приведение железной дороги Евпатория–Сарабуз–Симферополь в рабочее состояние не окончилось ни с ее торжественным открытием, ни с началом регулярного движения по магистрали. Проектирование и строительство Евпаторийской железной дороги повлекло за собой массовую проверку станций и путей 10-го Участка Пути (от Джанкоя до Симферополя), в ходе которой был выявлен огромный объем недоделок и нарушений, которые приведены в ведомостях проверок (на 1 января 1917 г.) [19, л. 71–75]. Ликвидация такого числа неполадок, несомненно, требовала значительных человеческих и финансовых ресурсов, которые уже не позволяла действовать кризисная ситуация в государстве.

### **ВЫВОДЫ**

Проблема проведения к Евпатории железной дороги имеет 50-летнюю историю. В ходе полувековой борьбы город и все те, кто был заинтересован в его прогрессивном развитии, не оставляли попыток добиться соединения Евпатории и прилегающего района с общей сетью железных дорог Российской империи. Если во второй половине XIX века проекты Евпаторийской железной дороги носили более частный характер, то в период с 1900 по 1915 гг. Евпатория указывается как одна из станций целой системы новых рельсовых путей в Крыму. Этот фактор наряду с обострившейся угрозой военного вторжения на территорию полуострова, послужил катализатором к исполнению Евпаторийского железнодорожного проекта. Дорога, так необходимая краю в мирное время, продемонстрировала в течение одного лишь года, что проведение ее откладывалось совершенно необоснованно. Не традиционные богатства Евпатории (соль, курорты), а лишь тяготы Первой мировой войны смогли должным образом мотивировать правительство соединить Евпаторию с империей удобным и скорым железнодорожным путем. К сожалению достигнутый в этом деле частный успех уже не мог отвлечь приближающееся крушение всей государственной машины, а вместе с ней и экономики страны.

### **Список литературы:**

1. ГААРК (Государственный Архив в Автономной Республике Крым), ф.27, оп.13, д.2684, л.1–8.
2. ГААРК, ф.27, оп.13, д.4405, л.1–3.
3. ГААРК, ф.27, оп.13, д.4607, л.1–20.
4. ГААРК, ф.27, оп.13, д.4613, л.1–37.
5. ГААРК, ф.27, оп.13, д.4661, л.1–4.
6. ГААРК, ф.27, оп.13, д.5065, л.1–126.
7. ГААРК, ф.27, оп.13, д.5067, л.1–108.
8. ГААРК, ф.27, оп.13, д.5084, л.1–47.
9. ГААРК, ф.27, оп.13, д.5085, л.1.
10. ГААРК, ф.27, оп.13, д.5110, л.1–174.
11. ГААРК, ф.198, оп.1, д.33, л.1–794.
12. ГААРК, ф.198, оп.1, д.34, л.1–887.
13. ГААРК, ф.198, оп.1, д.42, л.1–45.
14. ГААРК, ф.198, оп.1, д.43, л.1–719.
15. ГААРК, ф.198, оп.1, д.44, л.1–512.
16. ГААРК, ф.198, оп.1, д.45, л.1–485.
17. ГААРК, ф.198, оп.1, д.46, л.1–471.
18. ГААРК, ф.198, оп.1, д.48, л.1–136.
19. ГААРК, ф.198, оп.1, д.50, л.1–158.

20. ГААРК, ф.198, оп.1, д.60, л.1.
21. Адамович А. С. Электрическая железная дорога Евпатория–Симферополь–Ялта. Очерк / Адамович А. С. – Симферополь : Тип. Карпова, 1907. – 23 с.
22. Андриевская И. Ю. Строительство железнодорожной ветки Сарабуз – Евпатория / И. Ю. Андриевская // Вестник музея (Евпаторийский краеведческий музей) / Сб. науч.-поп. ст. / Центр музейных технологий и этнокультурного туризма. – Симферополь, 2007. – С.116–119.
23. Доклад Евпаторийского городского головы А. И. Неймана о результатах поездки его в Санкт-Петербург по делам города. – Евпатория, 1913. – 5 с.
24. Крым : путеводитель / под ред. К. Ю. Бумбера, Л. С. Вагина, Н. Н. Клепинина, В. В. Соколова. – Симферополь : Тип. Таврического губернского земства, 1914. – 688 с.
25. Крымская жизнь : к предстоящему губернскому земскому собранию // Южное слово. – 1916. – 6 янв. – С.3.
26. Кузьменко В. М. Евпаторийская железная дорога / В. М. Кузьменко. – Б.м., 1916. – 9 с.
27. Кутайсов В. А. Евпатория в конце XVIII – начале XX века / В. А. Кутайсов // Историческое наследие Крыма. – 2006. – №14. – С.66–77.
28. О железной дороге Симферополь–Алушта // Материалы дорожно-технической комиссии Ялтинского земства : пути сообщения в Крыму. – Ялта, 1916. – С.18–22.
29. Путеводитель русского общества пароходства и торговли. – Одесса : Тип. Акционерного Южно–Русского общества печатного дела, 1914. – XLIV, 312, XCIV с.
30. Создание новых здравниц в Крыму и постройка новой железной дороги Сарабуз–Евпатория // Памятная книжка Таврической губернии. 1916 / Таврический губ. стат. ком. ; под ред. Г. Н. Часовникова. – Симферополь, 1916. – Отд.2. – С.12–21.
31. Хрущев В. Л. Курорт–Евпатория / В. Л. Хрущев, Н. А. Агаджанян. – Симферополь : Таврия, 2003. – 785 с.
32. Южно–Бережская железная дорога. – Севастополь : Изд. газеты «Крымский вестник», 1910. – VI, 67 с.

**Сенін О.П.** Євпаторія та залізничні проекти початку XX ст. / О.П.Сенін // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія «Історичні науки». – 2011. – Т. 24 (63), № 1 : спецвипуск «Історія України» – С. 153–162.

Стаття присвячена проблемі проектування Євпаторійської залізниці наприкінці XIX ст. Автор дає характеристику основним етапам планування нової магістралі від 1900 до 1915 рр. Особлива увага приділяється висвітленню періоду 1911–1915 рр., який передував будівництву рейкового шляху та закінчився кампанією з прокладення залізниці до міста.

**Ключові слова:** проектування, Євпаторійська залізниця, етапи планування.

**Senin A.P.** Evpatoria and railway projects at the beginning of 20-th cent. / A.P.Senin // Scientific Notes of Taurida V. I. Vernadsky National University. – Series: Historical Science. – 2011. – Vol. 24 (63), No 1 : “History of Ukraine”. – P. 153–162.

This article is devoting the problem of projection the Evpatorian railway road in the beginning of 20-th cent. The author is defined basic stages of planning a permanent way from 1900 till 1915. The special attention is concentrated to the period before the building this permanent way 1911–1915 and as a finish railway system was done successfully.

**Keywords:** projection, Evpatorian railway road, stages of planning.

*Поступила в редакцію 01.02.2011 г.*