

Tarih Dergisi

Turkish Journal of History

Araştırma Makalesi | Research Article

 Açık Erişim | Open Access

Kefe'ye (Feodosiya) Giden Bir Demiryolu İnşa Edilmeli mi? Canköy-Feodosiya Demiryolunun İnşa Süreci

Should a Railway to Kaffa (Feodosiya) Be Constructed? The Construction Process of the Dzankoi-Feodosia Railway

Yunus Emre Aydın¹  

¹ Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Trabzon, Türkiye

Öz

Bulunduğu konum itibarıyla Karadeniz'de stratejik bir noktada bulunan Kırım Hanlığı, 1783 yılında II. Katerina tarafından ilhak edilerek Rusya İmparatorluğu'na bağlanmıştır. Karadeniz kıyılarının ele geçirilmesiyle beraber bölgede hem yeni şehirler inşa edilmiş hem de var olan şehirler modernleştirilmiştir. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden sonra Batılı ülkelerde demiryollarının yaygınlaşması sonrası Ruslar da demiryolu inşasına önem vermeye başlamıştır. Kısa sürede pek çok demiryolu inşa eden Rusya İmparatorluğu bu demiryollarının yetersiz olduğunu Kırım Savaşından sonra anlamış ve demiryolu yapımına daha fazla önem vermiştir. Öyle ki Sivastopol'a giden bir demiryolunun olmayışı Rus basınında savaşın kaybedilme nedeni olarak gösterilmiş ve eğer Kırım'a giden bir demiryolu olsaydı savaşın kazanılabileceği vurgulanmıştır. Savaşın bitiminden sonra hızlıca harekete geçen Ruslar, Kırım'ı demiryolları ile anakaraya bağlamak üzere pek çok proje geliştirmiştir. Bu projelerde öne çıkan şehirler Sivastopol ve Feodosya olmuştur. Uzun süren tartışmaların sonunda Kırım'da ilk olarak Akyar (Lozovo-Sivastopol) demiryolunu inşa edilmiştir. Daha sonra bu limanın Rus donanmasının merkezi olması, Kırım'ın ticarî ihtiyaçlarını karşılayacak bir yeni bir liman ihtiyacını ortaya çıkarmış ve bununla ilgili pek çok proje gündeme alınmıştır. Bu süreçte ele alınan projelerden biri de Kefe (Feodosya) limanı ve bu limana giden bir demiryolu projesidir. Uzun süren tartışmalar sonucunda bu proje kabul edilmiş ve Lozovo-Sivastopol demiryolu hattındaki duraklardan biri olan Canköy istasyonundan Feodosya'ya giden demiryolu 1892 yılında açılmıştır. Çalışmamızda Canköy-Feodosya demiryolu olarak bilinen bu hattın inşa sürecinden önceki tartışmaları, inşa sürecini, demiryolunun açılışını ve Kefe (Feodosya) bölgesine etkilerini incelemektedir.

Abstract

Located at a strategically significant position on the Black Sea, the Crimean Khanate was annexed by Catherine II in 1783 and incorporated into the Russian Empire. Following Russia's acquisition of the Black Sea coastline, the empire initiated the construction of new cities and the modernization of existing ones throughout the region. After the first quarter of the nineteenth century, the rapid expansion of railway networks in Western Europe also inspired Russian industrial and military planners to invest in railway construction. Although the Russian Empire rapidly built numerous railway lines, it became evident after the Crimean War that these lines were insufficient to meet the empire's logistical and military needs. The absence of a railway line to Sevastopol was frequently cited in the Russian press as a major reason for the defeat in the war; it was even argued that had there been a railway connecting Crimea to the mainland, the outcome might have been different. In the aftermath of the war, Russian authorities moved swiftly to develop several projects aimed at integrating Crimea into the imperial railway network. Among the key urban centres prioritized in these plans were Sevastopol and Feodosia. After prolonged debates, the first railway line in Crimea the Lozovaya-Sevastopol line was constructed. As Sevastopol evolved into the principal base of the Russian navy, the need for a new port capable of supporting Crimea's commercial requirements became increasingly evident, giving rise to numerous proposals. One of the most significant among them was the project for a railway connecting the port of Kaffa (Feodosia) to the main railway network. Following extended discussions, this project was eventually approved, and in 1892 the railway connecting Dzhanikoy station on the Lozovaya-Sevastopol route to Feodosia was inaugurated. This study examines the debates preceding the construction of the Dzhanikoy-Feodosia railway, its building process, the official opening of the line, and the



“ Atıf | Citation: Aydın, Yunus Emre. "Should a Railway to Kaffa (Feodosiya) Be Constructed? The Construction Process of the Dzankoi-Feodosia Railway." *Tarih Dergisi-Turkish Journal of History* Kırım Özel Sayısı (2026): 116-132. <https://doi.org/10.26650/iutd.1807105>

© This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License. 

© 2026. Aydın, Y. E.

✉ Sorumlu Yazar | Corresponding author: Yunus Emre Aydın y.aydin61@gmail.com



broader economic and infrastructural impact it had on the Kaffa (Feodosia) region. Within this framework, the impacts of the railway on the region's economic structure, trade volume, and settlement patterns will be assessed from a holistic perspective.

Anahtar Kelimeler Kırım · Feodosya · Sivastopol · Canköy · Demiryolu

Keywords Crimea · Feodosya · Sevastopol · Dzhankoi · Railway

Yazar Notu Bu makale, M.V. Lomonosov Moskova Devlet Üniversitesi Tarih Bölümünde Kırım Demiryolları üzerine yazdığım ve 2023 yılında savunduğum ve "Jeleznodorojnoye Stroitelstvo v Krimu vo vtoroy polovine XIX – načale XX veka" [XIX. yy. ikinci yarısı-XX. yy. başlarında Kırım'da Demiryolu İnşası] başlıklı tezden üretilmiştir.

Author Note This article is based on my Ph.D. dissertation on the Crimean Railways, which I completed at the History Department of M.V. Lomonosov Moscow State University in 2023, titled "Jeleznodorojnoye Stroitelstvo v Krimu vo vtoroy polovine XIX – načale XX veka" [Railway Construction in Crimea in the Second Half of the 19th Century and Early 20th Century].

Extended Summary

Located at a strategic point in the Black Sea, Crimea remained under the rule of the Crimean Khanate for a long time. The Crimean peninsula led to prolonged wars between the Ottoman Empire and the Russian Empire as part of the Russians' policy of gaining access to the seas, which began particularly during the reign of Peter I. Historically and geographically significant in both Turkish and Russian history, as well as world history, these lands were annexed by Catherine II in 1783 and incorporated into the Russian Empire. This annexation is considered one of the most important stages of Russia's policy of opening to the Black Sea and constitutes a decisive turning point in the empire's southward expansion strategy. Following Russia's acquisition of the Black Sea coastline, the empire initiated the construction of new cities (Kherson) and the modernization of existing ones (Sevastopol, Odessa, Feodosia) throughout the region. During this process, urbanisation activities were not limited to administrative and economic purposes but were also shaped according to military and maritime needs. After the first quarter of the nineteenth century, the rapid expansion of railway networks in Western Europe also inspired Russian industrial and military planners to invest in railway construction. During this period of rapid industrialisation, railways became an indispensable element not only for ensuring the economic integrity of states but also for military logistics. Although the Russian Empire rapidly built numerous railway lines, it became evident after the Crimean War that these lines were insufficient to meet the empire's logistical and military needs. The absence of a railway line to Sevastopol was frequently cited in the Russian press as a major reason for the defeat in the war; it was even argued that had there been a railway connecting Crimea to the mainland, the outcome might have been different. Furthermore, the construction of a railway line by the British from Balaklava harbour to the front at Sevastopol during the Crimean War, and the subsequent rapid delivery of ammunition to the front, demonstrated the importance of railways in times of war. These assessments demonstrate that there was a strong awareness in the public sphere at the time of the impact of railways on military success. In the aftermath of the war, Russian authorities moved swiftly to develop several projects aimed at integrating Crimea into the imperial railway network. In this context, railway projects connecting central cities such as St. Petersburg and Moscow to port cities in the south (Sevastopol, Feodosia, Odessa) have been proposed. These railways are seen as projects that will meet the commercial needs of the region and central cities. These projects have been the subject of lengthy discussions both within government institutions and among the press and expert circles. Following the Crimean War, the Russian Empire rapidly commenced railway construction, increasing its railway network from 4,682 versts between 1865 and 1869 to over seven times that length within a 30-year period, bringing the total length of the railway network to 34,161 versts. Parallel to the increase in railways, there was also an increase in the number of passengers and commercial goods transported on these lines. The difficulty of reaching the front lines and port cities made the logistical disruptions experienced during the war more apparent. The cities of Sevastopol and Feodosia have come to the fore in railway projects that will connect the Crimean Peninsula to the centre. Sevastopol stands out for its military and strategic position, while Feodosia is prominent for its trade and port potential. After prolonged debates, the first railway line in Crimea the Lozovaya-Sevastopol line was constructed. This line was the first major infrastructure investment connecting the Crimean Peninsula to the empire's main railway network. Subsequently, the fact that this port became the centre of the Russian navy led to the need for a new port to meet Crimea's commercial needs, and many projects related to this were put forward. Although the small harbours and bays around Sevastopol were considered for the new commercial port, Sevastopol's military character meant that there would be security vulnerabilities, making it necessary to redirect civilian commercial activities to another port. One of the projects considered during this process was the port of Kefe (Feodosia) and a railway project to this port. Feodosia's geographical location and natural harbour characteristics made it possible to develop this city as a trade centre. However, the process of recognising the port of Feodosia as the new commercial port took place over a long period. In particular, the press published lengthy articles stating that old Kaffa could not meet the commercial needs of the Crimean Peninsula. Following extended discussions, this project was eventually approved, and in 1892 the



railway connecting Dzhankoy station on the Lozovaya-Sevastopol route to Feodosia was inaugurated. Thus, Feodosia was directly connected both to the Crimean internal transport network and to the empire's general railway system. This study examines the debates preceding the construction of the Dzhankoy-Feodosia railway, its building process, the official opening of the line, and the broader economic and infrastructural impact it had on the Kaffa (Feodosia) region. Within this framework, the impacts of the railway on the region's economic structure, trade volume, and settlement patterns will be assessed from a holistic perspective.

Giriş

Sanayi Devrimi ve ulaşım ağlarının gelişimi özellikle ticarete köklü değişikliklere yol açmıştır. Demiryolları da bu gelişim sürecinde oynadığı rol ile bu sürecin hem sonucu hem de taşıyıcısı olarak ön plana çıkmıştır. Demiryolu teknolojinin gelişimi sadece ekonomik değil, aynı zamanda toplumsal, askerî ve kültürel yapının da gelişimine öncülük etmiştir. Demiryolu inşasına batılı devletlere göre geç vakitte başlayan Ruslar, geniş topraklarını Moskova ve Petersburg gibi şehirlere bağlamak için pek çok demiryolu inşa etmiştir. Özellikle bu merkez şehirlerden limanlara giden demiryollarının eksikliği ülkedeki ticareti olumsuz yönde etkilemekteydi. Tarihi başkent Moskova ve dönemin başkenti St. Petersburg'un güneydeki limanlara olan uzaklığı ülke içi ticareti olumsuz etkilemekteydi.

Tablo 1

Yıllara göre Rus Demiryollarının gelişimi ve bu demiryollarında taşınan malın miktarı¹

Dönem	Demiryolu uzunluğu (verst*)	Taşınan ürün (milyon pud*)
1865-1869	4.682	377
1870-1874	12.441	978
1875-1879	18.513	1.698
1880-1884	21.611	2.707
1885-1889	24.882	3.628
1890-1894	27.940	4.648
1895-1898	34.161	6.470

verst: Eski Rus uzunluk ölçü birimidir. 1 verst = 1,0668 km.

pud: Eski Rus ağırlık birimi, 1 pud = 16 kg.

Yukarıdaki tablo, 1865 yılından itibaren 5 yıllık aralıklarla Rus demiryollarının gelişimini ve bu demiryollarından yapılan ticarî taşımacılığı göstermektedir. 1865-69 arası dönemde Rus İmparatorluğu'ndaki demiryolları toplamda 4.682 verst iken, bu demiryollarında taşınan malların miktarı 377 milyon pud olmuştur. 30 yıllık süre zarfında ise demiryollarının uzunluğu 34.161 verste yükselirken taşınan mal miktarı ise 6.470 milyon pud olmuştur. Tablo demiryollarının ticarî faaliyetlerde oynadığı olumlu rolü göstermesi bakımından önemlidir.

Demiryolları ekonomik artırlarının yanı sıra stratejik olarak da önemli bir konumdadır. Savaş bölgesine hızlıca ve çok sayıda asker ve mühimmat taşıyabilmek demiryollarının bu stratejik önemini göstermektedir. Örneğin Kırım Savaşı sırasında İngilizlerin Balaklava ile Sivastopol arasında kurduğu demiryolu² Rusların bu savaşı kaybetmesine neden olmuştur. 29 mil uzunluğunda olan bu demiryolu ile İngilizler cepheye 246.600 ton erzak, 1000 ton askeri mühimmat ve 2.600 ton diğer malzeme gönderebilmiştir.³ İlk savaş fotoğrafçısı olan Roger Fenton, demiryolunun faaliyete geçmesiyle birlikte soğuk iklim şartları, salgın hastalıklar, iase ve askeri mühimmat eksikliği gibi sorunlarla boğuşan askerlerin yaklaşık 2000 at gerektiren günlük 100 tonu aşan ihtiyaçlarının artık demiryolu ile karşılanabildiğini yazmaktadır.⁴ Savaşın bitiminden sonra demiryolunu Ruslara bırakmak istemeyen İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında demiryolu malzemelerin satın alınmasıyla ilgili görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmelerde tüm malzemelerin indirim

¹A.D. Bilimoviç, *Tovarnoye Dvijenije na Russkih Jeleznih Dorogah*, İmperatorski Universitet, Kiev 1902, s. 2.

²V. İ., Samsonov, *Angliskaya Jeleznaya Doroga v Balaklave v Epohu Krimskoy Voyni*, Sivastopolskoye Muzeyno Obidineniye, Sivastopol 1931; B. Cooke, *The Grand Crimean Central Railway: The Story of the Railway Built by the British in the Crimea during the War of 1854-1856*, Cavalier House, Knutsford (Cheshire) 1990; A. Dawson, *The Grand Crimean Central Railway*, Amberley Publishing, Stroud 2020; Y. E. Aydın, "Angliskaya Jeleznaya Doroga v Kırımı", *Klio*, 3(171), (2021), 67-71; Y. E., Aydın, "Zafere Giden Yol: Kırım Savaşı Sırasında İngilizler Tarafından Kırım'da İnşa Edilen Demiryolu", I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu (Yol) Bildiri Kitabı, ed. Uğur Akbulut vd., Erzurum 2022, 731-742.

³T. Coleman, *The Railway Navvies: A History of the Men Who Made the Railways*, Readers Union, Londra 1966, s. 190.

⁴Roger Fenton *Photographer of the Crimean War: His Photographs and His Letters from the Crimea*, With Essay on his Life and Work by Helmut and Alison Gernsheim, Secker&Warburg, Londra 1954, s. 57.



yapılarak 38 bin liraya Osmanlı Devleti'ne satılmasına karar verilmiştir.⁵ 17 Mart 1857 tarihli belgede bahsi geçen demiryolu malzemelerinin İngilizlerden satın alındığı ve İzmir-Manisa arasında inşa edilmesi planlanan demiryolunda kullanılacağı belirtilmiştir.⁶ Ancak bu malzemeler İzmir-Manisa demiryolunda değil, İzmir-Aydın arasında inşa edilen demiryolunda kullanılmıştır.⁷

Kırım Savaşı sırasında Kırım yarımadasına giden bir demiryolunun olmayışı, Rus basınında bu savaşın kaybedilmesinin nedeni olarak gösterilmiş ve bundan sonra bölgeye giden demiryolu projelerinde artış görülmüştür. Öyle ki 1857 yılına kadar Rus demiryollarının toplam uzunluğu 1.097 verst iken, bu gelişmelerden hemen sonra 1858-1862 yılları arasında 1.999 verst demiryolu inşa edilmiştir.⁸

Ülkenin merkezi ile güney kesimini birbirine bağlayan demiryolu projelerinde Hocabey (Odesa), Aktyar (Sivastopol) ve Kefe (Feodosya) gibi şehirler ön plana çıkmaktaydı.⁹ 1850'li yıllarda başlayan ve özellikle Sivastopol ile Feodosya arasında devam eden uzun süreli tartışmaların kazananı dış politikanın da etkisiyle Sivastopol olmuştur. 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşmasının maddelerinden biri olan ve Rusların Karadeniz'de askerî filosunun bulunmasını engelleyen Karadeniz'in tarafsızlığı hükmü 1871 yılında iptal edilmiştir.¹⁰ Bu karar, Rus hükümetinin, Sivastopol'u Karadeniz donanmasının üssü olarak restore etmeye ve buraya giden bir demiryolu inşa etmesi yönünde karar vermesinde etkili olmuştur. Bu kapsamda 1872 yılında inşasına başlanan Lozovo-Sivastopol demiryolu 1875 yılında tamamlanarak hizmete açılmıştır.¹¹ Her ne kadar askerî liman olarak tasarlansa da Sivastopol limanından ticarî faaliyetler de yürütülmekteydi. Ancak ilerleyen dönemlerde Sivastopol limanının ticaretten çok savunma amaçlı kullanılması gerektiği fikri ağır basmış ve limanın Rusların Karadeniz donanmasının merkezi olmasına karar verilmiştir. Bu gelişme yarımadanın ticaret ihtiyacını karşılayacak yeni bir liman ve bu limana gidecek yeni bir demiryolu inşasını gerekli kılmıştır. Limanın neresi olacağı ve bu limana gidecek demiryolu ile ilgili seçenekler arasında Feodosya şehri de kendine yer bulmuş ve uzun süren tartışmaların kazananı olarak Feodosya limanına giden demiryolu 1892 yılında hizmete açılmıştır.

1. Yeni Demiryolu İnşası ile İlgili Tartışmalar

Kırım yarımadasının güneydoğusunda stratejik bir konumda olan ve korunaklı limanı ile öne çıkan Feodosya, tarih boyunca çeşitli devletlerin egemenliği altına girmiştir. 1475'te Osmanlılar tarafından ele geçirilen Kefe, 1783'te Kırım'ın Ruslar tarafından ilhakına kadar bölgenin en önemli limanlarından biri olmuştur. Demiryolu çalışmalarının artış gösterdiği yıllarda Kefe limanına giden bir demiryolu inşa edilmesi de pek çok kere gündeme gelmiştir. Kırım Savaşı'ndan sonra Kırım'ı merkez ile bağlayacak bir demiryolu eksikliği daha da hissedilmiş bu yüzden Sivastopol ve Feodosya şehirleri ön plana çıkmıştır. Demiryolunun hangi limana gitmesi gerektiğine dair tartışmaların yapıldığı toplantılara Ulaştırma, Ekonomi ve Savunma bakanlıklarını da katılmıştır. Sivastopol ile Feodosya arasındaki "düellonun" kazananı Sivastopol olsa da 1850'li yıllarda güneye giden demiryolu projesinin varış noktası Feodosya idi.¹² Knez D.V. Koçubey'in 1852 tarihli bu projesi Harkov ile Feodosya şehirlerini bağlayan 555 verstlik bir hat idi.¹³ Hazırlık çalışmalarının dahi başladığı bu proje Kırım Savaşı'nın başlaması ve malî yetersizlikten dolayı rafa kaldırılmıştır. Ayrıca Feodosya limanı, 1857 yılında

⁵BOA, İ..MMS, nr. 7/26.

⁶BOA, A.)MKT.MHM, nr. 108/58.

⁷Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, University of Chicago Press, Şikago 1980, s. 185.

⁸V.G., Mihaylovski, *Razvitiye Russkoy Jeleznoy Seti*, Trudi Imperatorskovo Volnoy Ekonomičeskovo Obşestva, St. Petersburg 1898, s. 6.

⁹*Şehirlerin isimleri bundan sonra Rus kaynaklarında geçtiği şekilde kullanılacaktır. Makale Rusça kaynaklara dayandığından bir terminoloji kargaşası yaşanmaması için bu yöntem seçilmiştir.

¹⁰Karadeniz'in tarafsızlığı ve sonrasındaki süreç hakkında Bkz: L.İ. Naroçnitskaya, *Rossiya i Otmēna Neytralizatsii Černovo Morya*, Veçe, Moskova 2022.

¹¹Y.E. Aydın, "Lozovo-Sivastopolskaya Jeleznaya Doroga: Ot Zamisla k Vopluşeniyu", *Prepodavaniye İstorii v Şkole: Pedagogika*, sayı 5 (2022), 77-80.

¹²A.P. Senin, "Proektirovaniye Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi v 50-60-x gg. XIX. veka", *Tavriçeskiye Nauçniye Çteniyē*, II, (2011), 102-109.

¹³V.M. Verhovskiy, *Kratki İstoriçeski Oçerk Naçala i Pasprostraneniya Jeleznih Dorog v Rossii po 1897 g.*, I, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St.Petersburg 1898, s. 68. (Kratki İstoriçeski Oçerk)



kurulan Rusya Demiryolları Topluluğunun 10 yılda inşa etmeyi planladığı toplam 4.000 verstlik demiryolu ağının bir parçasıydı. Buna göre Moskova'dan Feodosya'ya giden 1368 verstlik bir demiryolu projesi planlanmıştı.¹⁴

Kırım demiryolları sadece Rus girişimcilerin değil yabancı girişimcilerin de dikkatini çekmekteydi. Bu konuda ilginç bir gelişme Kırım Savaşı sırasında Amerikalı girişimci Schifner'in Rus Ulaştırma Bakanlığına gönderdiği mektuptur. Schifner mektubunda Moskova'dan Harkov üzerinden Odesa'ya giden bir demiryolu projesi önermiştir. Projenin Kırım ile ilgili noktası ise Harkov'dan bir kolun da Feodosya'ya gitmesidir.¹⁵ Ayrıca Şifner, ilk yıl 100 verst bir sonraki her yıl ise 500 verst hat inşa ederek Moskova ile Feodosya'yı kısa sürede demiryolu ağı ile bağlayacağını belirtmiştir.¹⁶ Teklif, Maliye Bakanlığında incelenmiş, savaş koşulları ve para piyasasındaki kriz nedeniyle reddedilmiştir.

1872 yılında ise Lozovo-Sivastopol yolunun yapılmaya başlanması, Feodosya halk meclisinde, Sivastopol limanına giden bir demiryolunun Feodosya limanının ticarî faaliyetlerinde düşüşe neden olacağı endişesini yaratmıştır. Bu nedenle şehrin halk meclisi adına İ.P. Knişev, Ulaştırma Bakanlığına bir başvuruda bulunmuştur. Başvurusunda, Sivastopol limanına demiryolu bağlanmasının şehirlerindeki ticareti olumsuz etkileyeceğini bu nedenle de Lozovo-Sivastopol hattından bir kolun Feodosya ve Kerç limanına bağlanmasını istediklerini vurgulamıştır. Ancak bu girişimden olumlu bir cevap alamamıştır.¹⁷

1874 yılında da Feodosya limanına giden bir demiryolu projesi tekrar gündeme geldiyse de Lozovo-Sivastopol demiryolunun açılması bu ihtiyacın zayıflamasına neden olmuştur. Ayrıca Azak denizinde artan ticarî faaliyetler de bu limanının modernizasyonu erteleyen nedenlerden biri olmuştur.¹⁸ Dönemin Rus basınında da Feodosya ve Kerç limanına giden bir demiryoluna ihtiyaç olduğu vurgulanmış ancak bu öneriler komisyonda büyük bir çoğunlukla reddedilmiştir.¹⁹ Feodosya ve Rusya'daki tüm demiryollarının kaderi III. Aleksandr'ın (1881-1894) Rus çarı olmasıyla değişmeye başlamıştır. Yeni Çar demiryollarının gelişmesini desteklemiş ve bu yönde politikalar izlemiştir.²⁰

¹⁴P.V. Lizunov, "Glavnoe Obşestvo Rossijskih Jeleznikh Dorog: Nadejdi i Razoçaravaniya", *Vestnik Severnogo (Arktičeskogo) Federalnogo Universiteta*, IV, (2008), 30.

¹⁵V.M. Verhovskiy, *Kratki İstoričeski Očer...*, s. 77.

¹⁶RGİA (Rusya Devlet Tarih Arşivi), F. (Fon), 1272, Op. (Opis) 1. D. (Delo), 5, L. (Sayfa) 7.

¹⁷RGİA, F. 1287, Op. 7, D. 454, L. 2.

¹⁸RGİA, F. 268, Op. 1, D. 1495, L. 2.

¹⁹Moskovskie Vedomosti, 25.12.1874, No: 324, s. 3.

²⁰III. Aleksandr'ın demiryolu politikasıyla ilgili Bkz: V.N. Testov, *Jeleznodorojni Transport Rossii v Enohu İmperatora Aleksandra III*, Voronej Devlet Pedagoji Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Belgorod 2014.

Görsel 1*Feodosya limanı²¹*

Feodosya giden demiryolunun inşa edilmesi Sivastopol şehrinin Rusların Karadeniz donanmasının merkezi olmasıyla doğrudan ilişkilidir. 1880'li yıllarda Rusya'da yaşanan endüstriyel gelişme ile Sivastopol şehri ticarî faaliyetlerde öne çıkmış ve Kırım yarımadasının en önemli ve en büyük ticaret limanı haline gelmişti.²² Ancak bu liman, şehir ve Kırım için ne kadar önemli olsa da demiryolunun kuruluşunda da ifade edildiği gibi aslında bir askerî limandı. Bu nedenle 1882 yılında Rusya Savunma Bakanlığı bu merkezin modernize edilmesi yönünde karar almış ve bu da yeni ticaret limanının neresi olması gerektiği yönündeki tartışmaları beraberinde getirmiştir.²³

Sorunun çözümü için 1885 yılında Knez Aleksey Aleksandroviç başkanlığında kurulan komisyon, Sivastopol'un bir askerî liman olarak inşa edildiğini ve bu statüsünü korumasını gerektiğini vurgulamış, bunun da Kırım yarımadası için yeni bir ticaret limanı gerekliliğini ortaya çıkardığını belirtmiştir. Komisyon, bu gerekliliğin giderilmesi kapsamında yeni ticaret limanı inşa edilebilecek en uygun bölgeyi bulması için Amiral A.A. Peşurov'u görevlendirmiştir.²⁴ Uzun süren araştırmalar sonucu çoğunluğu Sivastopol limanı etrafında bulunan Strelets, İnkerman ve Balaklava gibi pek çok yer, yeni liman inşası için gündeme gelmiştir.²⁵ Gündeme gelen bu bölgeler ve Ulaştırma Bakanlığının önerdiği yerler komisyon tarafından, uygunluk, maliyet vb. açılardan değerlendirilmiş, ancak bu yerlerin Sivastopol limanı etrafında olması güvenlik açığı ortaya çıkarabileceğinden projeler rafa kaldırılmıştır.

Sivastopol'un askerî liman olacağına dair söylentiler Osmanlı belgelerine de yansımıştır.²⁶ Konuyla ilgili bir belgel-erden biri Petersburg Büyükelçisi Şakir Bey'in gönderdiği 15 Nisan 1886 tarihli rapordur. Büyükelçi raporunda; Rusya

²¹K. Bassoli, *Vues de la Crimée*, Lith. D. Klenoff, Odesa 1842, s. 21.

²²*İstoriya Goroda Geroya Sivastopolya 1783-1917*, yay. haz. S.F. Nayda, İzdatelstvo Akademii Nauk Ukrainkoy CCR, Kiev 1960, s. 239.

²³RGIA, F. 268, Op. 3, D. 111, L. 35.

²⁴F. N. Yerantsov, *Po Voprosu o Sivastopolskom Porte*, Tip. M.D. Lomkoskovo, St. Petersburg 1889, s. 2-3.

²⁵Konuyla ilgili bir çalışma yayınlayan Mazirov gündeme gelen bu limanları karşılaştırmıştır: L. E. Mazirov, *Oçerk Sravnitel'no Zhaçeniyz Priberejnh Mestnostey Kırmskovo Poluoostrova, v kotoriye Predpologaetsa Perenesti Kommerçeski Port iz Juyno-Sivastopolskoy Buhti*, Tip. R. Golike, St. Petersburg 1889.

²⁶Y.E. Aydın, "Sivastopolski Port v Kontse XIX – naçale XX veka (po Materialam Turetskih Arhivov)", *Çeloveçeski Kapital*, XI/143, (2020), 131-138.

İmparatorluğu'nun son üç yılda Karadeniz filosunu önemli ölçüde güçlendirdiğini, Donanma Bakanlığı'nı yöneten Koramiral İ. A. Şestakov'un zırhlı gemi inşasını yeniden başlattığını ve Sivastopol Limanı'nı tamamen askerî bir üs hâline getirmek için gerekli tüm önlemleri aldığını bildirmektedir.²⁷ Sivastopol limanındaki teçhizat ve hareketlilikle alakalı Sivastopol Şehbenderliğinden gönderilen raporda ise limana çok sayıda zırhlı geminin geldiği ve Sivastopol'un harp limanı olarak hazırlandığı düşünüldüğü belirtilmiştir.²⁸ Osmanlı belgeleri yeni ticaret limanının Feodosya olacağını ve buraya bir demiryolu inşa edileceğini de yazmaktadır. Bu kapsamda Novorossiyskiy Şehbenderliğinden gönderilen belgede, Rusya hükümetinin 20 Mayıs 1890 tarihinde aldığı kararla, Sivastopol limanını askerî limana dönüştüreceği, yeni ticaret limanının "Kefe" olacağı ve bu limana gidecek demiryolunun inşasına 1 Ağustos 1890 tarihinde başlanacağı yazmaktadır. Belgede, Rus hükümetinin bu demiryolu için 4 milyon ruble ayırdığı ve demiryolu inşasının 1,5 sene içinde bitmesini planladığı bilgisi de yer almaktadır.²⁹

Sivastopol'un askerî liman olarak kullanılacak olmasına karar verilmesi ve sonrasındaki süreçte Feodosya bir seçenek olarak gündeme geldiyse de limanın modernleştirilmesinin ve demiryolu inşasının yüksek maliyetlere ulaşacağı öngörüldüğünden bu seçenek pek fazla değerlendirilmemiştir. Malî fizibilite, ordunun, limanın denizden düşman gemilerinin bombardımanına karşı güvensizliğine ilişkin kararıyla desteklenmiştir. Tüm bu olumsuzluklara rağmen, konumu Feodosya'yı ön plana çıkaran bir etkendi. Burası Kerç Boğazı'nın neredeyse çıkışında ve Azak Denizi'nin güney kıyısından 28 mil uzakta çok uygun bir coğrafi konuma sahipti. Bunun yanı sıra, geniş, çok derin bir körfeze, yanaşan gemilerin demirleme yapabilmesi için uygun bir zemine sahipti. Ayrıca Feodosya limanı kuzeydoğu hariç tüm rüzgarlara kapalıdır. Bu özellikleri Feodosya'yı Kırım ticaretinin sürdürülebilmesi için ön plana çıkarmıştır.³⁰ Ayrıca Feodosya limanı XIX. yüzyılın ikinci yarısında, Kırım ekonomisinde önemli bir konumda bulunuyordu. Kırım Savaşı'nın hemen ardından 1856 yılında ticari faaliyetler, düşman devletlerle olan ticaret dahil, tam kapasiteyle yeniden başlamıştır. Bu dönemde ticarete başat rolü oynayan devlet Osmanlı İmparatorluğu olmuştur. Limana gelen elli yabancı geminin neredeyse yarısı Osmanlı bandırası taşıymaktaydı.³¹

Feodosya demiryolu ile ilgili bir sonraki girişim yine Kefe halk meclisi tarafından 1885 yılında gerçekleştirilmiştir. D.A Tolstoy önderliğindeki meclis, Kefe'ye gelen bir demiryolu inşa edilmesi için 5 adet gerekçe sunmuştur:

- Feodosya limanı, hali hazırda Kırım ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır.
- Bu liman kış aylarında donmamaktadır ve gemilerin rahatça yanaşacağı bir derinliğe sahiptir.
- Liman, ticarî olarak, askerî bir liman olması planlanan Sivastopol'a denktir ayrıca Azov denizine göre gemilerin yanaşmasına daha olanaklıdır.
- Söz konusu demiryolunun inşa edileceği coğrafi bakımdan uygundur ve inşa maliyeti fazla olmayacaktır.
- Feodosya limanına giden demiryolu projesi 1850'li yıllarda kabul edilmişti, ayrıca 1872 yılında da hükümet bu demiryolu için araştırma yapılmasına izin vermişti.³²

Bu 5 madde, halk meclisinin gözünden buraya neden bir liman ve demiryolu inşa edilmesi gerektiğini göstermektedir. İlk üç madde limanın ticarete uygunluğunu ifade ederken, son iki madde ise demiryolu ile ilgilidir. Özellikle son madde, bu projenin daha önce onaylandığını ancak rafa kaldırıldığını söylemekte olup, bu maddeyle liman ve demiryolu projesinin yeniden gündeme alınmasını istenmektedir.

²⁷ BOA, Y.PRK.ASK, nr. 32/18.

²⁸ BOA, Y.A.HUS, nr. 209/11.

²⁹ BOA, Y.A.HUS, nr. 236/13.

³⁰ RGİA, F. 268, Op. 1, D. 1495, L. 7-10.

³¹ P.N. Martsinovski, "Feodosiya vo Vneşney Torgovle (1856-1914)", *Kırımovedeniye: Prostranstva i Vremya Kırımı*, XII/1, 2016. <https://cyberleninka.ru/article/n/feodosiya-vo-vnesney-torgovle-1856-1914/viewer> (Erişim Tarihi: 29.10.2025)

³² RGİA, F. 1287, Op. 7, D. 1920, L. 1.

Kefe halk meclisinin bu girişimi Tavrida yönetimi tarafından da desteklenmiş, Tavrida yönetimi, Dışişleri Bakanlığına bu konuda desteklerini belirten bir mektup göndermiştir. 26 Şubat 1886 tarihli mektupta, söz konusu hattın yarımada'nın tüm doğu bölümünü canlandıracağını belirtilmiştir.³³ Rus basını da konuya ilgi duymaktadır. Basında, Lozovo-Sivastopol yolunun Canköy istasyonundan bir kolun Kefe ve Kerç'e gideceğine dair haberler yer almaktaydı.³⁴

Feodosya'ya gidecek olası bir demiryolunu Kırım'ın kuzey kesiminden geçirilmesi gerektiği ön plana çıksa da bu karara karşı çıkmıştır. Lozovo-Sivastopol demiryolunun yönetiminde bulunan O. Batalin kaleme aldığı "*Feodosya Demiryolu Hangi Güzergahtan Gitmeli?*" başlıklı yazısında bu konuyu tartışmıştır. Batalin'e göre Kırım'da inşa edilmesi gereken demiryolu Sivastopol'dan çıkıp Kara Nehir (Çorna / Çorgun) veya Saradinaki Körfezi üzerinden önce Balaklava'ya, oradan Karadeniz kıyısını takip ederek, Laspi Burnu, Mışatka, Muholatka, Limeni, Simeiz, Alupka, Misher, Ay-Todor Burnu, Oreanda, Livadiya, Yalta, Mağaraç, Nikitin Bahçesi, Gurzuf, Aluşta, Sudak³⁵ güzergahı üzerinden Feodosya'ya gitmelidir. Batalin'in önerdiği bu güzergâh 110 verst olan Canköy güzergahından göre 1,5 kat daha uzundu, ayrıca bu güzergâh dağlık arazide bulunduğundan dolayı inşa ücreti de Canköy güzergahına göre daha fazla olacaktı. Ancak bu yol sayesinde Kırım'ın Güney sahillerindeki şehirlere daha hızlı ve ucuz ulaşım sağlanacaktı. Ayrıca bu projeye bölgede nüfus hareketliliği artacak ve bu bölgeler sadece zenginler için değil herkes için ulaşılır hale gelecekti. Batalin bu projesiyle Kırım turizmini geliştirmeyi ve bölge ticaret hacmini arttırmayı planladığını da yazmaktadır. Batalin yaptığı hesaplamaları da paylaşmış 180 millik hattın inşası için 9-11 milyon ruble gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca makalenin sonunda, ülkenin en pahalı kıyısının iyileştirilmesi için gerekli olan bu miktarın Rusya için küçük bir miktar olduğunu vurgulamıştır.³⁶

Batalin'in yazdığı bu yazı Rus basınında büyük bir tartışma başlatmış ve bununla ilgili pek çok yazı yayınlanmıştır. Bu yazılardan en önemlisi S.İ. Rudenko'nun yazdığı "*Batalin'in yazdığı Feodosya Demiryolu Hangi Güzergahtan Gitmeli? Makalesine Cevap*" başlıklı yazıdır. Batalin'e sert bir şekilde cevap veren Rudenko, Batalin'in Kırım yarımadasının coğrafyasını bilmediğini aksi takdirde böyle bir şeyi kaleme alamayacağını yazmıştır. Batalin önerdiği koyların etrafını dolaşmak ve bölgedeki sert kayaların aşılmasının zor olduğunu belirten Rudenko, yol inşa masraflarının da Batalin'in önerdiğinden daha fazla olacağını belirtmiştir. Ayrıca Rudenko, bu güzergahı takip eden bir yolu. 180 mil değil 300 mil olduğunu iddia etmiştir. Bu cevap niteliğindeki makalede kendi önerisini de paylaşan Rudenko, Sivastopol'un askerî liman olması nedeniyle yeni hattın Canköy'den Feodosya'ya gitmesi gerektiğini belirtmiştir.³⁷

Rus basını da demiryolunun olası güzergahı hakkında bir fikir birliğine varamamıştır. *Novoe Vremya* adlı gazetede yayınlanan "*Sivastopolu mu Feodosya mı?*" başlıklı köşe yazısında, Lozovo-Sivastopol demiryolunun Canköy mevkiinden Feodosya'ya gidecek bir demiryolunun Rus tahıl ticaretine yapacağı katkılar yazılmıştır. Gazete ayrıca, Sivastopol'un donanma limanı olmasıyla, askerî ve ticarî faaliyetleri gibi iki zıt uygulamanın bir arada olamayacağını savunmuştur. Avrupalı devletlerde ticarî limanlarla askerî limanların aynı yerde olmadığına değinildiği yazıda askerî limanların mümkün olduğu kadar yabancıların girip göremeyeceği yerler olması gerektiğini de vurgulanmıştır.³⁸ *Peterburgski Vedomosti* adlı gazete ise Sivastopol ile Feodosya arasındaki mücadeleye daha milliyetçi bakış açısıyla yaklaşmış, ticaret limanının Feodosya'ya taşınmasının Feodosya şehir halkına olumlu yansıyacağını ancak Sivastopol halkının bu durumdan olumsuz etkileneceğini belirtmiştir. Sivastopol şehir yöneticisi de Harkov Tarım Kongresinde yaptığı konuşmada, Feodosya'nın halkının Karaimler olduğunu, buradan yapılacak ticaretin Sivastopol'daki Rus halkına olumsuz yansıyacağını ve bunun da Rus milliyetçiliğiyle bağdaşmayacağını söylemiştir.³⁹

³³RGIA, F. 1287, Op. 7, D. 1920, L. 10.

³⁴Novosti, 12.12.1885, No: 342, s. 3; Sankt-Peterburgskie Vedomosti, 1885, s. 2.

³⁵Burada sıralanan yer isimleri Kırım Tatarca'sında kullanıldığı şekilde yazılmıştır.

³⁶RGIA, F. 1287, Op. 7, D. 1920, L. 12-13.

³⁷S.İ. Rudenko, *Otvet na Statyu, g. Batalin'a Otkuda Vesti Jeleznuyu Dorogu na Feodosiyu*, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1886, s. 1-5.

³⁸Novoe Vremya, 14.03.1886, s. 3.

³⁹Peterburgski Vedomosti, 1886, s. 3.

Tüm bu tartışmalar arasında Feodosya limanının modernleştirme çalışmaları 1887 yılında başlamıştır. Ancak küçük bir şehir limanı olarak düşünülen bu proje, ticaret limanının Sivastopol'dan taşınacağı ve yeni ticaret limanının Feodosya olabileceğine dair söylentiler nedeniyle güncellenmiştir. Güncellenen bu yeni projenin maliyeti ise 4.200.000 ruble olarak hesaplanmıştır.⁴⁰ Konu ile ilgili *Moskovskie Vedomosti* gazetesinde yayınlanan bir yazı, Feodosya limanı ile bölgedeki diğer limanları karşılaştırmaktadır. Buna göre Kerç Boğazı ve Odesa'nın kıyı taşımacılığı için oldukça tehlikeli olduğu, bunun aksine Feodosya'nın da sakin deniziyle yarımada'daki en uygun bölge olduğu belirtilmiştir. Ayrıca gazete, Ulaştırma Bakanlığının Feodosya limanına gidecek bir demiryolunun araştırılması için 12.500 ruble bütçe ayırdığını da yazmıştır.⁴¹

Feodosya limanının modernleşme çalışmalarının başlaması Kırım yarımadasındaki limanlar arasında tartışmaların önüne geçememiş özellikle basında bu tartışmalar devam etmiştir. *Moskovskie Vedomosti*, ticaret limanının “eski Kefe'ye” taşınmasının sadece bölgedeki dar bir kesimin işine yarayacağını ancak bu hamlenin devletin yararına olmayacağını belirtmiştir.⁴² *Moskovski Vedomosti* gazetesinin bu çıkışına, ünlü ressam İ.K. Ayvazoski'nin: “Feodosya'da kısa süre bulunmuş olsam da buraya bir demiryolu ve yeni bir liman inşa edilmesi, burayı 2-3 yıl içinde “eski Kefe'nin” hiç olmadığı kadar zenginleşmesini sağlayacaktır.”⁴³ sözleriyle yanıt veren Kırım gazetesi, Feodosya limanının modernleştirilmesini ve buraya bir demiryolu inşa edilmesini desteklemiştir. *Grajdanin* adlı gazete ise yeni ticaret limanı ve demiryolunun Feodosya'ya taşınmasına karşı çıkmış ve Sivastopol'daki ticaret limanının kapanmasının bölge halkını olumsuz etkileyeceğinden yarımada'nın yeni ticaret noktasının Sivastopol'un yakınındaki Strelets Körfezi olması gerektiğini belirtmiştir. Gazete ayrıca Strelets Körfezi'nin yetersiz geleceği düşünülürse de yine buraya çok yakın ve tarihi bir önemi olan Kamış Koyu'nun bu iş için uygun olacağını yazmıştır.⁴⁴

Sivastopol ile Feodosya arasındaki mücadelede tavrını çoğunlukla Sivastopol'dan yana kullanan *Moskovskie Vedomosti* gazetesi “Güneyli” rumuzlu bir yazarın gazeteye gönderdiği bir mektubu yayınlarak bu görüşünü savunmaya devam etmiştir. Mektubunun sonunda adını General Hübbenet (Adolf Yakovloviç Hübbenet, 30.03.1889 – 17.01.1892 yıllarında Ulaştırma bakanlığı yapmıştır) olarak açıklayan bu kişi, askerî limanlarla ticaret limanlarının birbirlerine yakın olması gerektiğini, böylece askerî limanların ticaret limanlarının güvenliğini sağlayacağını belirtmiştir. Hübbenet, yine mektubunda askerî bakış açısıyla bakarak, eğer ticaret limanı Feodosya'ya taşınırsa, bu limanın korunması için Feodosya yakınlarına bir askerî liman inşa edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.⁴⁵

Yerel bir gazete olmasına rağmen *Kırımski Vestnik* gazetesi, limanın ve demiryolunun Feodosya inşa edilmesiyle ilgili karamsar öngörülerde bulunmuştur. Gazete, Feodosya'nın ticaret limanı olmasıyla ilgili kararın şehir halkı arasında sevinçle karşılandığını belirtse de bu durumun ilerleyen dönemlerde tersine döneceğini savunmuştur. Gazete, daha liman inşası başlamadan dahi kiralara, gıda maddelerinin ve her türlü ihtiyaç maddesinin fiyatının önemli derecede artacağı ve bu durumun birçok kişinin burada yaşamasını zorlaştıracığı düşüncesini savunmaktadır.⁴⁶

Yeni ticaret limanı olarak Strelets Körfezi'ni ön plana çıkaran *Moskovskie Vedomosti* gazetesi, bu kapsamda Strelets Körfezi le Feodosya'yı karşılaştırmıştır. Gazetenin yaptığı bu karşılaştırmaya göre Feodosya'ya gitmesi planlanan demiryolunun maliyeti 2.900.000 ruble, limanın inşa gideri ise 4.200.000 ruble olmakla birlikte toplamda Feodosya liman ve demiryolu için 7.100.000 ruble gider hesaplanmıştır. Aynı gider Strelets Körfezi için 2.050.000 ruble demiryolu, 2.600.000 ruble liman inşa maliyeti olmak üzere toplam 4.650.000 rubledir. Bu nedenle gazete, Strelets Körfezi'nin, Feodosya'ya

⁴⁰RGİA, F. 268, Op. 3, D. 111, L. 20; RGİA, F. 268, Op. 3, D. 2, L. 48.

⁴¹Moskovskie Vedomosti, 05.03.1887, No: 63, s. 3.

⁴²Moskovskie Vedomosti, 13.01.1890 No: 13, s. 3.

⁴³Kırım, 09.03.1890, No: 29, s. 3.

⁴⁴Grajdanin, 17.03.1890, No: 76, s. 1.

⁴⁵Moskovskie Vedomosti, 18.03.1890 No: 76, s. 3.

⁴⁶Kırımski Vestnik, 29.03.1890, No: 69, s. 3.

göre daha ucuza inşa edilebileceğini ve yeni ticaret limanının Strelets Körfezi olması gerektiğini savunmaktadır.⁴⁷

24 Nisan 1890 tarihli bakanlar kurulu toplantısında Kırım yarımadasındaki yeni ticaret limanının neresi olması gerektiği konusu ele alınmış ve oy birliğiyle; Ticarî limanın Sivastopol'dan Feodosya'ya taşınmasına ve bu limanın da demiryolu hattıyla Lozovo-Sivastopol demiryolunun Canköy istasyonuna bağlanmasına karar verilmiştir.⁴⁸

Bakanlar kurulunda alınan bu karara rağmen basında Sivastopol lehine yazılar yayınlanmaya devam etmiştir. *Moskovskie Vedomosti* gazetesi kısa bir süre yayınladığı “Sivastopol’u Savunmak İçin Bir Söz Daha” başlıklı yazısında, yine inşa giderlerine değinmekle birlikte, doğal yapısı nedeniyle Strelets Körfezi’nin yapay bir liman olan Feodosya’dan daha üstün olduğunun altını çizmiştir. Gazete ayrıca yine bu nedenle Strelets Körfezi’nin düşman saldırılarına karşı Feodosya’ya göre daha dayanıklı olduğunu, eğer ticaret limanı Feodosya’ya taşınırsa bu limanı korumak için ekstra masraf ve asker gerekeceğini belirtmiştir.⁴⁹

Demiryolunun ve limanın Feodosya’ya inşa edileceği kararı verildikten kısa bir süre sonra Sivastopol şehir meclisi üyeleri, Petersburg’a giderek ticaret limanının ya Sivastopol’da kalmasını ya da Balaklava’dan öteye taşınmamasını talep etmişlerse de⁵⁰ sonuç değişmemiştir. Talepleriyle ilgili açıklama yapan şehir meclisi başkanı F.N. Yerantsov, hükümetin ticaret limanını Fedosiya’ya taşımaya karar verdiğini, ancak Sivastopol’un veya yakınındaki koylardan birinin kabotaj limanı olarak kullanılmaya devam edeceğini açıklamıştır.⁵¹ 14 Haziran 1890 tarihinde İmparatorluk buyruğuyla Ulaştırma Bakanlığına Feodosya’a ticarî liman inşasına başlama izni verilmiştir.⁵² Alınan karara rağmen, Sivastopol’daki ticaret limanı yaklaşık 10 yıl boyunca kabotaj limanı statüsünü sürdürmüş, şehrin ihtiyaçları doğrultusunda gıda ve inşaat malzemelerinin ithalat ve ihracatına izin verilmiştir.⁵³

Novoye Vremya gazetesi ise diğer gazetelerden farklı olarak, hükümetin bu kararını desteklemekteydi. Gazete, yeni ticaret limanının Feodosya olmasının sanıldığı gibi dar bir kesimin değil kurulacak demiryolu ile çok daha geniş bir bölgeyi olumlu etkileyeceği fikrini savunmuştur. Gazete ayrıca, liman ve demiryolunun bu bölgeye inşa edilmesi ülkenin güneyini uzun süredir etkisi altına alan tarımsal krizi hafifletecek bir önlem olarak göstermektedir.⁵⁴

2. Canköy-Feodosya Demiryolu

Feodosya demiryolunun inşası yukarıda da belirtildiği gibi Sivastopol limanının askerî liman olarak modernize edilmesi ve yeni ticaret limanının Feodosya olmasıyla bağlantılıdır. Yeni ticaret limanının Feodosya olabileceğine dair söylentiler, limana gidecek bir demiryolu ihtiyacını ortaya çıkarmış ve pek çok proje gündeme gelmiştir. Bu kapsamda 20 Ağustos 1886’da Ulaştırma Bakanlığı nezdinde demiryolları komisyonu ve pek çok bakanlığın katıldığı bir toplantı düzenlenmiştir.⁵⁵ Komisyon, hattın başlangıç noktası olarak en uygun yerin Canköy olduğunu, bu güzergahın diğer yerlere göre daha düz bir araziden geçtiğini ve Feodosya’yı en kısa yoldan imparatorluğun merkez vilayetleriyle bağladığını belirtmiştir.⁵⁶

1889 yılında, devlet bütçesiyle inşa edilen demiryollarının savunan Adolf Yakovleviç Hübbenet Ulaştırma bakanı olarak atanmıştır. Yeni bakanın 8 Mayıs 1890 tarihli raporunda devlet desteğiyle Zlatoust-Çelyabinsk, Canköy-Feodosya,

⁴⁷ *Moskovskie Vedomosti*, 14.04.1890 No: 101, s. 3.

⁴⁸ *Obzor Deytelnosti Ministersvta Putey Soobşeniya za Vremya Tsarstvovaniya İmperatora Aleksandra III*, yay. haz. İ. N. Kuşnerev, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St.Petersburg 1902, s. 198.

⁴⁹ *Moskovskie Vedomosti*, 03.05.1890 No: 120, s. 3.

⁵⁰ Kırım, 25.05.1890, No: 60, s. 3.

⁵¹ *Moskovskie Vedomosti*, 12.06.1890 No: 160, s. 3.

⁵² RGIA, F. 446, Op. 2, D. 3, L. 34.

⁵³ S.A. Knuşevskiy, *Obzor Kommerçeskoy Deytelnosti Yujnorusskih Portov*, Kommerçeskoye Otdeleniye, Harkov 1910, s. 118.

⁵⁴ *Novoye Vremya*, 14.08.1890, No: 5181, s. 3.

⁵⁵ RGIA, F. 268, Op. 1, D. 1275, L. 1.

⁵⁶ RGIA, F. 268, Op. 1, D. 1275, L. 70b.

Vladikafkas-Petrovsk gibi hatların da aralarında bulunduğu küçük ölçekli demiryollarının inşa edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.⁵⁷

Liman ve demiryolu tartışmalarının uzun süre devam ettiği bu dönemde Canköy-Feodosya inşa edilmesine dair emir 27 Haziran 1890 yılında verilmiştir.⁵⁸ Alınan karardaki idari düzenlemeye göre demiryolu hattı iki kısma ayrılmıştır: Birinci kısım Canköy istasyonundan başlayıp 56 verst devam etmektedir, ikinci kısım da buradan Feodosya şehir merkezine olan kısımdır.⁵⁹ Canköy-Feodosya arası 108,34 verst, Feodosya'dan limana giden kol ise 2,55 verst olmakla beraber hattın toplam uzunluğu 110,89 verst olarak planlanmıştır.⁶⁰ İnşa edilecek bu demiryolunun toplam maaliyeti ise 2.879.775 ruble olarak öngörülmekteydi,⁶¹ ancak hattın tamamlanmasıyla birlikte hattın inşa maaliyeti 3.131.775 rubleye ulaşmıştır.⁶²

Canköy-Feodosya demiryolu tarla, bağ-bahçe, konut ve stepler gibi farklı arazilerden geçmektedir. Hattın inşa edilebilmesi için 17 Aralık 1890 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına güzergâh üzerindeki gerekli arazilerin kamulaştırılması yetkisi verilmiştir. Demiryolu inşası için toplamda 1.343 sajen⁶³ arazi kamulaştırılmış bu kamulaştırma için 64.929 ruble bedel ödenmiştir.⁶⁴

13 Mart 1891 tarihinde, Ulaştırma Bakanlığı hattın güzergâh planını, hat düzeninin iyileştirmeye yönelik küçük değişikliklerle birlikte onaylamıştır. Hattın günlük kapasitesi, günde 7 çift transit tren geçecek şekilde belirlenmiştir. Hat 5 bölüme ayrılmış ve en uzun mesafe İsmal Terek ile Feodosya arasındaki 26,595 verstlik kesim olmuştur.⁶⁵

Canköy-Feodosya demiryolunun inşa faaliyetleri 1891 yılının kışı sonlarında Nisan ayında başlamış ve çalışmalar son derece hızlı bir şekilde yürütülmüştür. Öyle ki işçiler günde 2 verst hat inşa etmişlerdir. Bu da demiryolu inşa faaliyetlerinin başlamadan önce iyi bir hazırlanma dönemi geçirildiğini göstermektedir. Bu hatta kullanılan raylar Putilov Demir Fabrikasında üretilmiştir. Eğer üretimde bir gecikme olursa Lozovo-Sivastopol demiryolu şirketinden alınan eski rayların kullanılmasına da izin verilmiştir. Canköy'den Feodosya'ya giden yol inşa edilirken aynı anda şehir merkezinden limana giden hattın da inşasına başlanılmış ve bu hat Eylül 1891'de tamamlanmıştır.⁶⁶

Canköy-Feodosya demiryolu inşasının başında daha önce Kursk-Kiev, Harkov-Nikolaev, Ural, Kafkasya ve Orta Sibirya demiryollarının inşasında da göre almış olan mühendis N.P. Mejeninov bulunuyordu. İnşa işlemleri; teknik bölüm, muhasebe bölümü ve idari bölüm olmak üzere 3 bölüme ayrılmıştır. Ayrıca bir hastane ve iki muayene odasından oluşan sağlık hizmetleri birimi de bulunmaktaydı. İnşa faaliyetlerinin daha hızlı ilerlemesi için iki kısma ayrılan hattın ilk kısmının inşaatı Ulaştırma Bakanlığına bağlı mühendis L.M. Boşnyak gözetiminde devam ederken, ikinci kısımda ise G.M. Budagov görevlendirilmiştir.⁶⁷

Hat boyunca toplam 36 köprü 5 adet de menfez inşa edilmiştir.⁶⁸ Bu çalışmaların en zor ve önemli bölümü de bu köprülerin inşasıydı. Ahşap ve demirden yapılan köprülerin toplam maliyeti 111.028 ruble olmuştur. Ayrıca demiryolu güzergahının sağ tarafı boyunca telgraf hattı da döşenmiş olup, maliyeti 30.011 ruble olarak gösterilmiştir.⁶⁹ Bunlardan

⁵⁷V.M. Verhovskiy, *İstoriçeski Oçerk Razvitiya Jeleznikh Dorog v Rossii s ih osnovaniya po 1897 g.*, II, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1898, s. 348-349.

⁵⁸RGİA, F. 446, Op. 2, D. 3, L. 348.

⁵⁹*Otçöt po Postroyke Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi 1890-1892*, Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1893, s. 1. (Otçöt po Postroyke)

⁶⁰*Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi v Çastyah Heposredstvenno Kazennovo Upravleniya za 1893 g.*, Ministerstva Putey Soobşeniya, Feodosya 1893, s. 3. (Otçöt o Rashodah)

⁶¹*Otçöt po Postroyke*..., s. 1-2.

⁶²RGİA, F. 350, Op. 79, D. 1, L. 31-32.

⁶³Sajen: Eski Rus ölçü birimi. 1 sajen = 2,1335 metre.

⁶⁴RGİA, F. 350, Op. 79, D. 1, L. 77-78.

⁶⁵*Otçöt po Postroyke*..., s. 2.

⁶⁶*Otçöt po Postroyke*..., s. 4-5.

⁶⁷*Otçöt po Postroyke*..., s. 6.

⁶⁸*Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi, Harkov 1896*. s. 5. (Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii)

⁶⁹RGİA, F. 350, Op. 79, D. 1, L. 114-129.

başka demiryolu hatta boyunca depolar, mahzenler, istasyon binaları vb. yapılar da inşa edilmiştir. Ayrıca hat boyunca Feodosya, İçki, Kalay, Seyitler ve İslam Terek istasyonlarında toplam 5 adet gar inşa edilmiştir.⁷⁰

Canköy-Feodosya hattı resmi olarak 3 Ağustos 1892 yılında açılmıştır. Hat üzerindeki ilk yük treni 1 Eylül 1893'te limana ulaşmıştır.⁷¹ Ancak *Kırım* gazetesi, 22 Temmuz 1892 tarihinde hattın açıldığını ve bu tarihten itibaren yolcu ve yük trenlerinin seferlerine başladığını belirtmektedir.⁷² Ancak yukarıda da bahsedildiği gibi resmi açılış 3 Ağustos'ta gerçekleşmiş, bu açılıştan bir gün önce de büyük bir kutlama yemeği düzenlenmiştir. Burada konuşma yapan ünlü ressam İ.K. Ayvazovski, bu hattın inşasında çalışan tüm teknik ekibe, çar ailesine, eski Ulaştırma Bakanı A.Y. Hübbenet'e ve dönemin Ulaştırma Bakanı S.Yu. Vitte'ye şükranlarını sunmuştur.⁷³ Bu büyük tören dönemin kaynaklarına da yansımıştır ve yazar bu sahneyi şu şekilde tasvir etmiştir: *"Kalabalıklar bulvarı doldurmuş, demiryolu hattı boyunca sıralı bir şekilde dizilmişlerdi. Yeni döşenmiş raylar üzerinde, bayraklar ve afişlerle süslenmiş ilk tren süzülerek ilerliyordu. Feodosya halkı, hemşerileri Ayvazovskiy ile limanın ve demiryolunun inşasını büyük bir sevinçle kutluyordu. Onlar, bir zamanlar kurdıkları hayallerin yarısının bile gerçeğe dönüşebileceğini asla düşünmemişlerdi."*⁷⁴

1895 yılında, Feodosya ticaret limanı ülke çapında ihracat önemi taşıyan bir dış ticaret noktası olarak resmen hizmete açılmıştır. Demiryolu hattının bu limana bağlanması da beklenildiği gibi bölgedeki ticarî, sosyal ve kültürel faaliyetlerin artmasında önemli rol oynamıştır. Öyle ki Feodosya limanının 1905 yılındaki ticarî faaliyetleri 1890 yılına göre 2,2 kat artış göstermiştir.⁷⁵ 1885 yılında Sivastopol limanı ticarî faaliyetlerde tüm imparatorluk limanları arasında 12. sırada yer alırken, Feodosya limanı bu listede kendine 19. sırada yer bulmuştu.⁷⁶ 1905 yılı ticarî istatistiklerine bakıldığında ise Feodosya limanı bu listede 10. sıraya yükselirken Sivastopol'un ise 19. sıraya gerilediği görülmektedir.⁷⁷

⁷⁰Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii....., s. 6.

⁷¹Otçöt o Rashodah....., s. 3.

⁷²Kırım, 24.07.1892, No: 74, s. 3.

⁷³Kırım, 09.08.1892, No: 93, s. 3.

⁷⁴İ.M. Sarkizov-Serazin, *Vospominaniya o Feodosii*, Art-Life, Feodosya 2010, s.19.

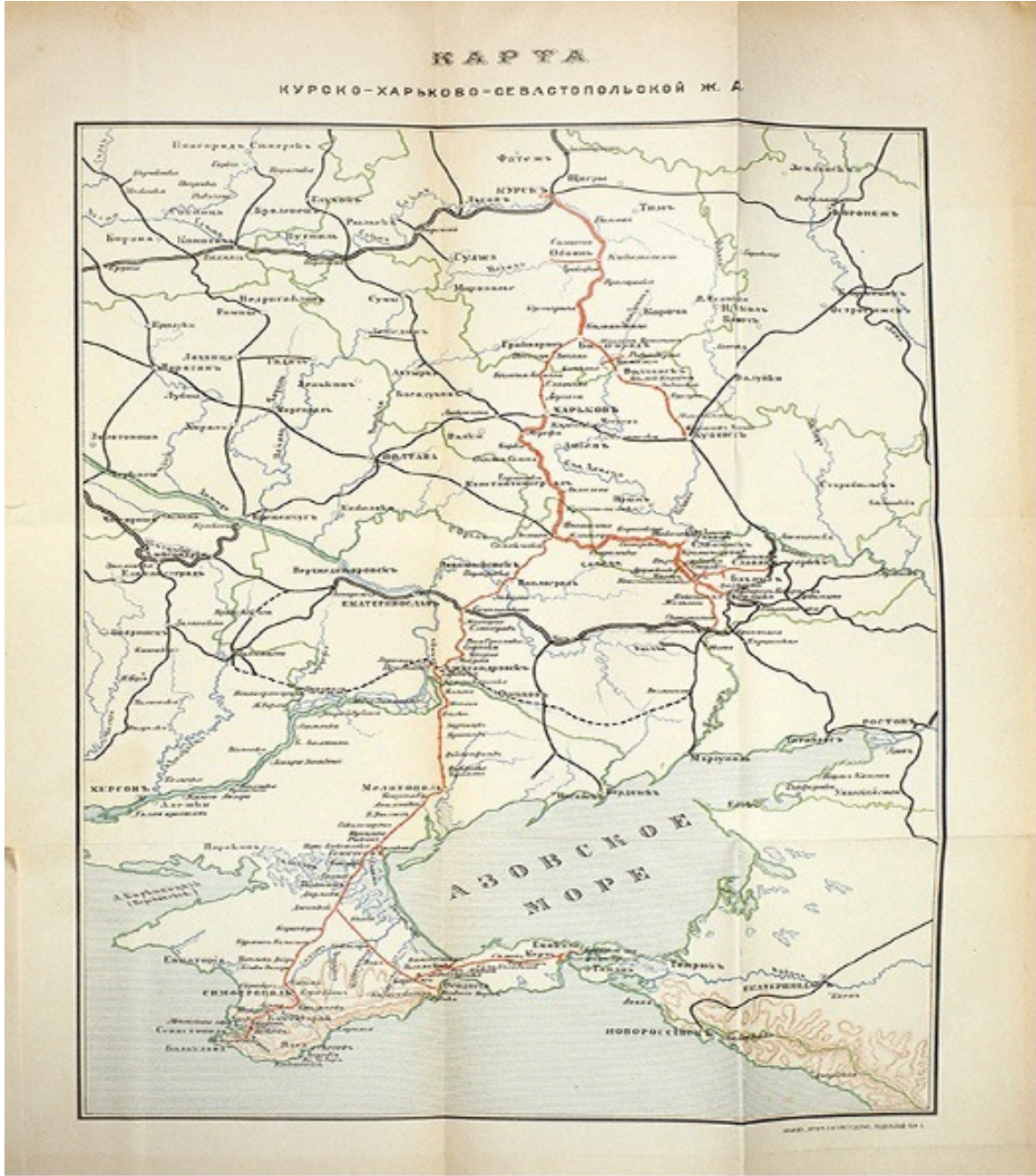
⁷⁵Primorskiye Torgovie Porti Evropeyskoy Rossii: Beloe, Baltiyskoe, Çernoe i Azovskoe Morya, Trudi Otdela Torgovih Portovi, XXIV, St. Petersburg 1908, s. 10.

⁷⁶P.N. Martsinovski, "Morskije Porti i Pinok Kırımskovo Poluostrova v Posledney Çetverti XIX – naçale XX v.", *Uçeniye Zapiski Kırımskovo Federalnovo Universiteta im. V.İ. Vernadskovo*, 1/LXVII/2, (2015), 65.

⁷⁷a.g.m., s. 72.

Görsel 2

Kırım'daki Demiryollarını ve bağlantılarını gösteren Kursk-Harkov-Sivastopol Demiryolu haritası⁷⁸



Canköy-Feodosya hattı 1 Ocak 1895 tarihinde Lozovo-Sivastopol hattıyla beraber devlet yönetimine devredilmiştir.⁷⁹ 1 Kasım 1900 tarihinde ise Canköy-Feodosya hattının Vladislavovka durağından Kerç limanına giden bir hat da açılarak hizmete alınmıştır. 1907 yılında Harkov-Nikolaev hattı ile Güney Demiryolları ile birleştirilmiştir.⁸⁰

⁷⁸ İlyustirovanni Sputnik po Kursko-Harkovo-Sivastopolskoy Jeleznoy Doroge, Harkov, 1902.

⁷⁹ Obzor Deytelnosti Ministerstva Putey Soobşeniya..., s. 35.

⁸⁰ Kırinski Vestnik, 01.11.1900, No: 287, s. 3.

3. Sonuç

Canköy-Feodosya demiryolu, Kırım yarımadasının ekonomik, askeri ve sosyal yapılanmasında demiryolunun belirleyici rolünü göstermektedir. Sanayi Devrimi ve demiryollarının yaygınlaşması sonrası Rus İmparatorluğu'nun geniş coğrafyasını merkeze entegre etme çabası, yalnızca ulaştırma imkanlarının geliştirilmesi değil; aynı zamanda ticaretin yönünün yeniden tayin edilmesi ve stratejik önceliklerin yeniden tanımlanması anlamına gelmiştir. Bu kapsamda bölgede ilk olarak Lozovo-Sivastopol demiryolu inşa edilmiştir. Ancak Sivastopol'un askerî liman rolünün öne çıkarılması ve bu limanın Rusların Karadeniz donanmasının merkezi olacağı yönündeki karar bölgede yeni bir ticaret limanı ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Yeni ticaret limanının neresi olacağı yönündeki tartışmaların kazananı, diğer limanlara göre ticarete daha elverişli olan Feodosya limanı olması İmparatorluğun Karadeniz politikasındaki dönüşümü yansıtmaktadır.

Canköy-Feodosya hattının inşası etrafında yürütülen uzun tartışmalar, devletin ekonomik gerçeklik, güvenlik kaygıları ve bölgesel kalkınma hedefleri arasında denge kurma çabasının bir tezahürüdür. Basındaki polemikler ve yerel yönetimlerin girişimleri, dönemin kamuoyu dinamiklerinin karar alma süreçlerine etkisini göstermesi bakımından önemlidir. Dikkat çekici olan, son derece ayrıntılı teknik şartnamelerin ve planlamaların hazırlanmış olmasıdır. Bu durum önceki hat inşa çalışmalarında yaşanan aksaklıkların yaşanmaması için geçmiş deneyimlerin dikkate alındığını göstermektedir. Feodosya'nın lehine gelişen süreç, modern liman altyapısı ve demiryolu bağlantısının birlikte düşünülmesiyle ortaya çıkan yeni bir bölgesel rol dağılımını beraberinde getirmiştir.

Canköy-Feodosya hattı, ekonomik öneme sahip bir devlet projesi olarak doğrudan kamu kaynaklarıyla finanse edilmiştir. Demiryolunun faaliyete geçmesiyle kısa sürede gözlemlenen ticarî canlanma, alınan kararın ekonomik gerekçelerini doğrulamaktadır. Feodosya'nın, 1905 yılı itibarıyla imparatorluk limanları arasındaki konumunu belirgin biçimde yükseltmesi, hattın yalnızca Kırım'ın ulaşım rejimini değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel dokusunu dönüştürdüğünü göstermektedir. Bu durum, ulaştırma politikalarının bölgesel rekabeti nasıl yeniden şekillendirdiğini ve ekonomik merkezlerin konumunu dinamik bir süreç içinde dönüştürdüğünü ortaya koymaktadır. Canköy-Feodosya hattı ve sonrasında bölgede inşa edilen demiryolları, Rusların demiryolları aracılığıyla bölgeyi merkeze bağlama girişimi olarak yorumlanabilir.

Sonuç olarak, Canköy-Feodosya demiryolu hattı, Rus İmparatorluğu'nun Karadeniz'deki stratejik yapılanmasının ana unsurlarından biri olmuş; yalnızca Feodosya limanını değil, Kırım'ın doğu yarımadasını da imparatorluk ekonomisine daha etkin biçimde eklemlenmiştir. Bu hat, imparatorluğun askerî-ticarî uyum arayışının somut bir ürünü olarak, geç XIX. yüzyıl Rus modernleşmesinin bölgesel ölçekteki en görünür sembollerinden biri hâline gelmiştir.



Hakem Değerlendirmesi	Dış bağımsız.
Çıkar Çatışması	Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.
Finansal Destek	Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer Review	Externally peer-reviewed.
Conflict of Interest	The author has no conflict of interest to declare.
Grant Support	The author declared that this study has received no financial support.

Yazar Bilgileri	Yunus Emre Aydın
Author Details	¹ Karadeniz Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Trabzon, Türkiye 0000-0001-6719-5760 y.eaydin61@gmail.com



Kaynakça | References

Rusya Devlet Tarih Arşivi (RGİA)

RGİA, F. 268, Op. 1, D. 1495.

RGİA, F. 268, Op. 1, D. 1275.

RGİA, F. 268, Op. 3, D. 2.

RGİA, F. 268, Op. 3, D. 111.

RGİA, F. 350, Op. 79, D. 1,

RGİA, F. 446, Op. 2, D. 3.

RGİA, F. 1272, Op. 1. D. 5.

RGİA, F. 1287, Op. 7, D. 454.

RGİA, F. 1287, Op. 7, D. 1920.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Yıldız Askerî Maruzat (Y.PRK.ASK), 32/18.

Yıldız Hususi Maruzat (Y.A.HUS), 209/11

Yıldız Hususi Maruzat (Y.A.HUS), 236/13

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 7/26

Sadaret Mühimme Kalemî Evrakı (A.)MKT.MHM), 108/58

Gazeteler

Grajdanın, 17.03.1890, No: 76.

Kırım, 09.03.1890, No: 29.

Kırım, 25.05.1890, No: 60.

Kırım, 24.07.1892, No: 74.

Kırım, 09.08.1892, No: 93.

Kırımski Vestnik, 29.03.1890, No: 69.

Kırımski Vestnik, 01.11.1900, No: 287.

Moskovskie Vedomosti, 25.12.1874, No: 324.

Moskovskie Vedomosti, 05.03.1887, No: 63.

Moskovskie Vedomosti, 13.01.1890 No: 13.

Moskovskie Vedomosti, 18.03.1890 No: 76.

Moskovskie Vedomosti, 14.04.1890 No: 101.

Moskovskie Vedomosti, 03.05.1890 No: 120.

Moskovskie Vedomosti, 12.06.1890 No: 160.

Novosti, 12.12.1885, No: 342.

Novoe Vremya, 14.03.1886.

Novoye Vremya, 14.08.1890, No: 5181.

Peterburgski Vedomosti, 1886.

Sankt-Peterburgskie Vedomosti, 1885.

Diğer Kaynaklar

İllyustirovanni Sputnik po Kursko-Harkovo-Sivastopolskoy Jeleznoy Doroge, Harkov, 1902.

Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi v Çastyah Heposredstvennovo Kazennovo Upravleniya za 1893 g., Ministerstva Putey Soobşeniya, Feodosya 1893.

Otçöt o Rashodah po Ekspluatatsii Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi, Harkov 1896.

Otçöt po Postroyke Canköy-Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi 1890-1892, Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1893.

Primorskiye Torgovie Portı Evropeyskoy Rossii: Beloe, Baltiyskoe, Çernoe i Azovskoe Morya, Trudi Otdela Torgovih Portovi, XXIV, St. Petersburg, 1908.

Kitap ve Makaleler

Aydın, Y.E., “Sivastopolski Port v Kontse XIX – naçale XX veka (po Materialam Turetskih Arhivov)”, Çeloveçeski Kapital, XI/143, (2020), 131-138.

- _____, "Angliskaya Jeleznaya Doroga v Kırımı", *Klio*, 3(171), 2021, ss. 67-71.
- _____, "Lozovo-Sivastopolskaya Jeleznaya Doroga: Ot Zamisla k Vopluşeniye", *Prepodavaniye İstorii v Şkole: Pedagogika*, sayı 5 (2022), 77-80.
- _____, "Zafere Giden Yol: Kırım Savaşı Sırasında İngilizler Tarafından Kırım'da İnşa Edilen Demiryolu", *I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu (Yol) Bildiri Kitabı*, ed. Uğur Akbulut vd., 2022, ss. 731-742.
- Bassoli, K., *Vues de la Crimée*, Lith. D. Klenoff, Odesa 1842.
- Bilimoviç, A.D., *Tovarnoye Dvijenije na Russkih Jeleznih Dorogah*, İmperatorski Universitet, Kiev 1902.
- Coleman, T., *The Railway Navvies: A History of the Men Who Made the Railways*, Readers Union, London 1966
- 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*, Cavalier House, Knutsford (Cheshire) 1990.
- Dawson, A., *The Grand Crimean Cenrtal Railway*, Amberley Publishing, Stroud 2020.
- İstoriya Goroda Geroya Sivastopolya 1783-1917, yay. haz. S.F. Nayda, İzdatelstvo Akademii Nauk Ukrainkoy CCR, Kiev 1960.
- Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, University of Chicago Press, Chicago 1980.
- Knuşevskiy, S.A., *Obzor Kommerçeskoj Deytelnosti Yujnorusskih Portov*, Kommerçeskoye Otdeleniye, Harkov 1910.
- Lizunov, P.V., "Glavnoe Obşestvo Rossiskih Jeleznih Dorog: Nadejdi i Razoçarvaniya", *Vestnik Severnovo (Arktiçskovo) Federalnovo Universiteta*, IV, (2008), 29-37.
- Obzor Deytelnosti Ministersvta Putey Soobşeniya za Vremya Tsarstvovaniya İmperatora Aleksandra III*, yay. Haz. İ. N. Kuşnerev, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St.Petersburg 1902.
- Martsinovskiy, P.N., "Morskije Portı i Pinok Kırımskovo Poluostrova v Posledney Çetverti XIX – naçale XX v.", *Uçeniye Zapiski Kırımskovo Federalnovo Universiteta im. V.İ. Vernadskovo*, I/LXVII/2 (2015), 63-75.
- _____, "Feodosiya vo Vneşney Torgovle (1856-1914)", *Kırımovezeniye: Prostranstva i Vremya Kırıma*, XII/1, (2016) <https://cyberleninka.ru/article/n/feodosiya-vo-vneshney-torgovle-1856-1914/viewer> (Erişim Tarihi: 29.10.2025)
- Mazirov, L.E., *Oçerk Sravnitel'novo Znaçeniye Priberejnih Mestnostey Kırımskovo Poluostrova, v kotoriye Predpologaetsa Perenesti Kommerçeski Port iz Juyno-Sivastopolskoj Buhti*, Tip. R. Golike, St. Petersburg 1889.
- Mihaylovskiy, V.G., *Razvitiye Russkoy Jeleznoy Seti*, Trudi İmperatorskovo Volnoy Ekonomičeskovo Obşestva, St. Petersburg 1898
- Naroçnitskaya, L.İ., *Rossiya i Otmena Neytralizatsii Çernovo Morya*, Veçe, Moskova 2022.
- Roger Fenton *Photographer of the Crimean War: His Photographs and His Letters From the Crimea*, With Essay on his Life and Work by Helmut and Alison Gernsheim, Secker&Warburg, London, 1954.
- Rudenko, S.İ., *Otvét na Statyu, g. Batalin'a Otkuda Vesti Jeleznuyu Dorogu na Feodosiyu*, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1886.
- Samsonov, V.İ., *Angliskaya Jeleznaya Doroga v Balaklave v Epohu Kırımskoy Voynı*, Sivastopolskoye Muzeynoe Obidineniye, Sivastopol, 1931.
- Sarkizov-Serazin, İ.M., *Vospominaniya o Feodosii*, Art-Life, Feodosya 2010.
- Senin, A.P., "Proektirovaniye Feodosiskoy Jeleznoy Dorogi v 50-60-x gg. XIX. veka", *Tavriçeskiye Nauçniye Çteniye*, II, (2011), 102-109.
- Testov, V.N., *Jeleznodorojni Transport Rossii v Enohu İmperatora Aleksandra III, Voronej Devlet Pedogoji Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Belgorod 2014.
- Verhovskiy, V.M., *İstoriçeski Oçerk Razvitiya Jeleznih Dorog v Rossii s ih osnovaniya po 1897 g.*, II, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St. Petersburg 1898.
- Verhovskiy, V.M., *Kratki İstoriçeski Oçerk Naçala i Pasprostraneniya Jeleznih Dorog v Rossii po 1897 g.*, II, Tip. Ministerstva Putey Soobşeniya, St.Petersburg 1898.
- Yerantsov, F.N., *Po Voprosu o Sivastopolskom Porte*, Tip. M.D. Lomkoskovo, St. Petersburg 1889.