

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕРНОМОРСКОЙ ГУБЕРНИИ (1897–1910 гг.)

После окончания в 1864 г. Кавказской войны, на последнем этапе которой горское население Северо-Западного Кавказа ушло в Турцию, край почти полностью обезлюдел, началось разрушение всей его хозяйственной инфраструктуры, включая имевшиеся пути сообщения. В соответствии с положением «О заселении Черноморского округа и управления оным» от 10 марта 1866 г. начинается заселение и освоение побережья. Однако переселение сюда до конца XIX в. осуществлялось медленно. По материалам Всероссийской переписи населения 1897 г., на территории Сочинского округа, входившего в состав Черноморской губернии, проживало всего 13,5 тыс. жителей (См.: Очерки истории Большого Сочи. Том I. 1838–1922 гг. Сочи, 2006. С. 134–135).

Колонизация и освоение Причерноморья предельно сдерживались отсутствием здесь дорог. Настоятельная необходимость завершения строительства Новороссийско-Сухумского шоссе и нагорных дорог в предгорья вдоль рек как важнейшего условия поселения здесь людей и освоения богатств края отмечается в материалах и решениях Особого совещания по вопросу о проложении дорог на Черноморском побережье, Комиссии для выработки проекта законоположений по устрой-

ству Черноморского побережья, других совещаниях и представлениях.

Предлагаемые вниманию читателя документы и материалы, извлеченные из архивного отдела администрации города Новороссийска (АОАГН), дают представление о ценности и проблематике дорожного строительства в Причерноморье, приоритетах в планах создания дорог, проблемах финансирования, полученных результатах в конце XIX – начале XX вв. В ряде документов фигурирует начальник III участка Черноморской береговой дороги В. К. Константинов, внесший большой вклад в исследования, проектирование и руководство строительством нагорных дорог, в том числе краснополянской (подробнее см.: Иванцов, В. Г. Инженер В. К. Константинов: место в истории (1895–1916 гг.) [Текст] / В. Г. Иванцов // Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2007. № 1 (3).

Представленные документы и материалы приводятся в современной орфографии. Продолжение. Начало см.: Былые годы. Черноморский исторический журнал. 2009. № 2 (12).

К.и.н., с.н.с. (Сочи) В. Г. Иванцов

Записка
о дорогах в нагорную область Черноморской губернии.
Материал к заседанию Особого совещания по вопросу о дорогах
и пристанях на Черноморском побережье. 6 февраля 1897 г.

Предполагаемые к устройству в Черноморской губернии дороги в нагорную область по своему назначению могут быть разделены на две группы:

К 1-й группе относятся дороги, имеющие целью удовлетворить насущным потребностям существующих уже поселений, чтобы дать им возможность сообщения с прибрежным шоссе и с берегом моря и доставки продуктов их сельского хозяйства в прибрежные города, а равно и на более отдаленные рынки.

Ко 2-й группе принадлежат дороги, которые будут направляться от берега моря или прибрежного шоссе в нагорную область к исследованным свободным землям, вполне пригодным для обработки, с целью открыть возможность для заселения оных и таким образом способствовать обращению ныне почти пустынного, но богато одаренного природою Черноморского побережья в культурный и населенный край...

К 1-й группе следует отнести дорогу из приморского селения Джубга до г. Екатеринодара. За этой линией следует признать первостепенное значение между дорогами первой группы, так как: 1) для всех побережий Черноморского побережья, расположенных между селениями Береговая и Ольгинская, т.е. на протяжении 100 верст вдоль берега моря, она открывает рынок для сбыта фруктов, табака и других произведений сельского хозяйства на Черноморском побережье и для обмена их на зерно Кубанской области; и 2) для жителей Кубанской области она дает ближайший выход к морю, т.е. значительно облегчает сбыт хлеба и скота, составляющих главные предметы отпускной торговли названной об-

ласти... за этой дорогой надлежит признать общегосударственной значение, не меньшее, чем у существующего шоссе от Туапсе на Майкоп.

...Предполагаемые к разработке дороги 2-й группы вызываются непосредственно исследованиями экспедиции, работавшей в горной области Черноморской губернии в 1895 и 1896 гг. по поручению Министерства земледелия и государственных имуществ, в связи с обнаруженными ею землями, удобными для заселения и обработки. Земли эти имеются в довольно большом количестве в бассейнах рек Псецуапсе, Шахе, Дагомыс, Сочи и Псоу. Соответственно этому проектируются нижеследующие дороги:

1) в бассейн р. Псецуапсе от прибрежного селения Лазаревского на Божьи Воды и Гостогикей (2400 фут), протяжением всего около 36 верст;

2) в бассейн р. Дагомыс (западный) от берегового шоссе до с. Царского, затем через перевал в бассейн р. Шахе и ее левого притока Бзыби, по бассейну р. Бзыби, через перевал в бассейн р. Шахе, с выходом на Бабуков аул, общим протяжением около 48 верст; местность, пересекаемая этой дорогой, по исследованиям вышеуказанной экспедиции особенно изобилует удобными землями как в бассейне р. Дагомыс, так и в бассейнах рр. Бзыби и Шахе;

3) в бассейн р. Сочи от с. Пластунского, до которого существует дорога от п. Сочи выше по местности с удобными для обработки землями на правом берегу р. Сочи, протяжением примерно 16 верст;

4) в бассейн р. Псоу от с. Веселое через с. Михельрипш до Аибги – 39 верст...

**Всеподданнейший доклад
министра путей сообщения князя М. И. Хилкова об устройстве
проездных дорог на Кавказском побережье Черного моря.
19 марта 1899 г.**

Член Государственного Совета, гофмейстер, тайный советник Абаза сообщил мне о предстоящем устройстве на Кавказском побережье Черного моря в Уч-Дере института для девиц и санатория на Красной Поляне.

Так как место, предназначенное для института приблизительно в двух верстах от шоссе и к нему нет никакой удобной проезжей дороги, а также, имея в виду возможность посещения намеченного для института места ЕЕ ИМПЕРАТОРСКИМ ВЕЛИЧЕСТВОМ ГОСУДАРЫНЕЙ ИМПЕРАТРИЦЕЙ МАРИЕЙ ФЕДОРОВНОЙ, министр путей сообщения признал соответственным ныне же приступить к устройству удобной проезжей дороги от шоссе до

места, предполагаемого для устройства института, с отнесением необходимых для сего расходов на кредиты, ассигнованные по министерству путей сообщения на ремонт шоссежных дорог.

Что же касается до шоссе к санаторию на Красной Поляне, то, находя весьма желательным в целях скорейшего заселения этой богатой целебными источниками местности устройство более широкой и удобной, чем имеющаяся ныне, дороги от Черноморского побережья до Красной Поляны, министром путей сообщения приняты меры к безотлагательной разработке надлежащих при этом отношении предположений...

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 15. – Лл. 82, 82 об.

Документ № 11

**Справка
по Краснополянскому шоссе. 1902 г. (Копия)**

Вопрос о проложении дороги в один из лучших бассейнов нагорной полосы Черноморского побережья, в среднее течение р. Мзымты, или местность Красной Поляны, возбужден был около 20 лет назад, в пору выработки первых культурных начинаний и мероприятий... были начаты изыскания, но встретившиеся технические трудности замедлили составление проекта...

В 1895 г. вопрос был вновь поднят, причем пока речь шла об узкой колесной дороге, экономичность ее не требовала доказательств и не встречала ни сомнений, ни возражений. Пока шла разработка проекта, выяснилась возможность образования в этой местности климатического городского поселения, жизнь которого поддерживалась бы торговлей с окружным районным поселением, лесным делом и, судя

по обилию заявок на рудные месторождения, заводским делом...

Несмотря на то, что дорога не кончена и нельзя было бы требовать от нее ожидавшихся благоприятных экономических воздействий, однако в настоящее время можно отметить уже следующие обстоятельства...

В настоящее время дорога от 5 до 25 версты идет по вновь образованным поселенческим участкам с небольшими выделами лесных дач, дубовых и пальмовых. На 25 версте начинается местность неудобная, тянется 4 версты. Затем с 29 версты до конц, дорога идет по лесистому склону ущелья, где в худших частях место почти сплошь пригодно для хуторной колонизации, а с 39 версты и для сплошного заселения.

Кроме того, на 32 версте к шоссе примыкает большой переселенческий район Медовьевской поляны, который уже заселен и пользуется как рынок Красной Поляны, где много лавок и цены почти уравнились с береговыми. 43-я верста дороги прорезает новый путь бывших поселян Красной Поляны, а затем дорога идет по территории дачных и городских участков города Романовска. Под нужды города по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелению выделено до 700 десятин. Из этой площади выделяются городские участки, ценностью до 500 рублей десятина. Кроме того, вокруг города образуется до 300 десятин дачных участков с расценкой от 100 до 300 рублей. Те и другие земли отдаются частным лицам под застройку и культуру, что сопряжено с затратами в городе не менее 5000 рублей на десятину и в дачных участках не менее 1500 рублей на десятину (с постройкой). Таким образом, в район Красной Поляны привлекается частная предприимчивость с затратой наличного капитала до 2 миллионов рублей, не считая никаких последующих предприятий. Кроме того, как сказано выше, дорога по пути открывает на 30 верстах удобный по сообщаемости район для заселения и, естественно, создает податную способность и не-

движимую ценность в виде земли. Считая умеренно этот район в 10 000 десятин и цену земли в 50 рублей десятину, имеем ценность в 500 000 рублей, оправдывающую податной доходностью при колонизации – а заселение уже началось и идет, несмотря на формальные препятствия.

Так как лиц, желающих взять земли на Красной Поляне, нашлось довольно много, то приходится заключить, что частная инициатива в данном случае идет чуть ли не вперед, ибо затраты правительства еще не составили даже миллиона, а изготавливаются обязательства для частных лиц на два миллиона. Поселенческие участки и обложения их остаются в частном выигрыше.

... Предположенное за счет условного ассигнования 1902 года окончание всех мостов и шоссирования дороги, с устройством перил, является только исполнением долга правительства перед будущими горожанами, которые просят дать им физическую возможность истратить их деньги, соглашаясь на все условия: настолько в них сильна уверенность в целесообразности всякой затраты на данное дело.

Подписал инженер Константинов. С подлинным верно – подпись (неразборчива).

АОАГН. – Ф 41. – Оп. 1. – Д. 36. – Лл. 130, 131, 131 об., 132.

Документ № 12

**Из журнала
Особого совещания об улучшении путей сообщения вдоль
Черноморского побережья на Кавказе. От 30 декабря 1903 г.**

Председатель: министр земледелия и государственных имуществ, статс-секретарь, действительный тайный советник А. С. Ермолов.

Члены: главноуправляющий торговым мореплаванием и портами Великий князь Александр Михайлович; принц А. П. Ольденбургский; министр путей сообщения, действительный тайный советник, князь М. И. Хилков; госконтролер, генерал П. Л. Лобко; за

министра внутренних дел, сенатор, тайный советник П. Н. Дурново; управляющий Министерством финансов, тайный советник П. М. Романов.

Председатель Особого совещания, статс-секретарь Ермолов сообщил...

По естественным своим богатствам и по климатическим своим условиям Черноморское побережье является, несомненно, одной из наиболее богато одаренных от природы местностей

нашего отечества, но вместе с тем едва ли можно указать на места, худшие по путям сообщения. Крутые отроги гор, перерезанные глубокими долинами и близко придвинувшееся к морю, долгое время исключали возможность установления какого бы то ни было сообщения по берегу; вместе с сим полное отсутствие удобных бухт и разливов создавало почти непреодолимые препятствия для установления пароводного вдоль него сообщения. Таким образом, начиная с 60-х годов, после ухода первоначальных местных жителей, край этот оставался почти совершенно пустынным. Мощным толчком к его оживлению послужило проведение Черноморского шоссе вдоль побережья. Немедленно же усилившаяся культура местных участков и оживление таких небольших местных экономических центров, как Туапсе, Сочи и Сухум, дали блестящее доказательство государственной плодотворности подобной затраты правительства на улучшение путей сообщения. Возникшее некоторое время спустя предположение о сооружении береговой железной дороги дало еще больший толчок культурному и экономическому развитию края. В настоящее время почти все побережье сплошь занято культурными участками, из которых многие достигли выдающихся успехов. Население побережья устроилось, коммерческая жизнь Сухума, Сочи и Туапсе приобрела несравненно большее, чем прежде, значение; вдоль побережья устроены гостиницы и, наконец, созданся, благодаря энергии и просвещенной инициативе принца Александра Петровича Ольденбургского, такой выдающийся курорт, как Гагры, долженствующий, несомненно, в ближайшем будущем занять выдающееся место среди других европейских климатических станций.

Последовавшее в недавнее время Высочайшее повеление об отсрочке сооружения береговой железной дороги и о постройке железных дорог от Армавира до Туапсе и от «Новосенки» Закавказских железных дорог от Суху-

ма, существенно отразилось на интересах Черноморского побережья. Частные владельцы и предприниматели, опасаясь, что им в течение многих лет придется остаться без правильного берегового сообщения и ограничиваться в смысле перевозок существующими, крайне неудовлетворительными, пароводными сообщениями, приостановили свои работы по дальнейшей культуре своих участков. Земельные цены упали, и у многих энергичных деятелей по культуре и оживлению этого края ослабла инициатива...

Обращаясь ближайшим образом к предмету настоящего Сопещения, Ермолов высказал, что, по его мнению, интересы Черноморского побережья могли бы быть удовлетворены в достаточной степени только при условии сооружения железной дороги с достаточно густым движением между Туапсе и Сухумом. Исходя из этого основного положения и с полным сочувствием относясь ко всем предположениям, которые могли бы временно, впредь до сооружения таковой дороги, улучшить сухопутные сообщения вдоль побережья.

Ермолов со своей стороны готов был бы высказаться за предложенное министром путей сообщения автомобильное сообщение, но при том непременно, однако, условии, чтобы установление такового сообщения не препятствовало работам по сооружению столь необходимой для края электрической железной дороги...

Главной задачей, которую имел в виду министр путей сообщения при возбуждении настоящего вопроса, было дать толчок частной инициативе и снова возбудить интерес к этому побережью. По мнению князя Хилкова, потребности сообщений на Черноморском побережье, как на сие совершенно справедливо указал министр земледелия и государственных имуществ, действительно могут быть в полной мере удовлетворены только сооружением электрической дороги, которая соединила бы между собой Туапсе и Сухум, т.е. те два прибрежных пункта,

к которым будут примыкать рельсовые пути от Армавира, с одной стороны, и от ст. «Новосенаки», с другой. Но до тех, пока будет открыто движение по этой дороге, пройдет значительное время...

Что же касается автомобильного сообщения, то в настоящее время техника сделала настолько крупные успехи, что можно считать автомобильное дело вышедшим из периода опытов и испытаний и ставшим на совершенно прочную практическую почву. Во время последней поездки за границу в августе 1903 г. министр путей сообщения имел возможность лично убедиться в том, что большинство крупных автомобильных заводов, сократив изготовление роскошных автомобилей с громадными, чересчур даже большими скоростями, доходившими до 150 верст в час, главное свое внимание в настоящее время обращают на сооружение автомобилей с гораздо меньшими скоростями, но зато со значительной подъемной силой и способных ходить по всякого рода дорогам.

... По предположению князя Хилкова, весь участок между Новороссийском и Сухумом должен был быть разделен на 5 перегонов по 100 верст каж-

дый, причем ежедневно с каждого конечного пункта перегона должны были двигаться в том и другом направлении по одному дилижансу вместимостью на 15 человек и по одному автомобилю для перевозки тяжестей, причем последний, в случае надобности, мог бы быть приспособляем для перевозки рабочих и пассажиров...

... Особое совещание положило:

1) Признать желательным скорейшее сооружение электрической железной дороги от Сухума до Туапсе при посредстве частного общества, с тем, чтобы условия правительственной гарантии или иные способы правительственной поддержки сим частным предпринимателям были определены впоследствии общеустановленным порядком, и с тем, чтобы Владикавказским Обществом была своевременно выстроена линия Армавир-Туапсе, ибо только при устройстве рельсового вдоль побережья сообщения можно в надлежащей степени удовлетворить все экономические и культурные потребности этого края.

2) Впредь до сооружения названной бережной дороги неотлагательно принять меры к улучшению сообщений по существующему шоссе...

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 37. – Лл. 53, 54, 54 об., 55, 55 об., 56, 64 об., 65.

Документ № 13

**Пояснительная записка
к проекту дороги на сел. Пластунское и поляну Ажек. Копия записки
находится среди документов, датируемых после марта 1904 г.**

Вопрос о дороге по бассейну реки Сочи возник более 20 лет назад, когда переселенцы наведывались в более обширные ущелья нагорной области и, конечно, чувствовали тяготу бездорожья немногим слабее, чем теперешние обыватели.

С водворением группы лечхумских грузин на месте бывшего военного поселка, с развитием местечка Сочи и Навагинского поселка соединение «Пластунского», грузинского поселка, с берегом заняло внимание админист-

рации наряду с другими путями в горы. Была исхлопотана сумма и на нее разработана по левому берегу р. Сочи до первой группы домов поселка Пластунского узкая аробная дорога, длиной около 5 верст, считая от верхнего дома Навагинского поселка.

Дорога эта, благодаря отвлечению интересов администрации в иные сферы, к 1895–1896 году пришла в полное расстройство. Предполагавшиеся выше сел. Пластунского свободные и удобные казенные поляны – Ореховая

нижняя, Ореховая верхняя, Амуко, Прохладный аул, Ажек – известные по названиям от охотников – мотивировали внесение долины р. Сочи в одну из первых очередей по снабжению дорогой, и притом колесной.

Последовавшие экспедиции еще более ярко описали красоты полян и неудобства бездорожья и подтвердили право долины р. Сочи на свою дорогу, определив каждую из «полян» известной цифрой удобных десятин. Из первого же ассигнования на исследование нагорных дорог предполагалось, между прочим, до 14 тысяч расходовать на начало улучшения дороги по реке Сочи, хотя бы в виде вьючной тропы. Однако требования все росли, не считаясь со стоимостью, и вскоре вьючные пути были принципиально отвергнуты: признана необходимость покрыть редкую по пересеченности страну сетью удобных колесных дорог...

Около этого времени была разработана Аибгинская тропа, обошедшаяся на 17 верст почти в 10 тысяч, и отремонтирована старая колесная дорога на Пластунское длиной в 4, 5 версты, что обошлось более чем в 4 тысячи.

... Так как перечисленные выше свободные поляны все на правом берегу р. Сочи, опыт устройства вьючных мостов через такие реки показал, что содержание их требует непрерывного надзора и частой массовой помощи, осуществимой только при энергичном участии населения, так как геологические и климатические условия правого берега гораздо благоприятнее, чем левого, чему одним из доказательств или следствий было непроездное состояние построенной дороги Навагинка-Пластунское, то, естественно, мысль техническая увлекалась задачей перенесения всей линии по долине р. Сочи на правый берег. Судьба облегчила этот план выкупом огромного право-

бережного владения господина Хлудова в казну и начавшейся раздробительной планировкой и продажей мелких участков. Трасс был переработан, и в 1902 г. была спроектирована линия колесной дороги от берегового шоссе на поляну Ажек через бывшее Хлудовское имение, дачу Вонлярлярского (Разбитый Котел)... Длина линии была 26 верст...

При этом выяснилось, что зимой при мало-мальском бойком движении дороги быстро намокают, раскисают и превращаются в наиболее непроходимые части местности. Техническая комиссия вновь пересмотрела вопрос о стоимости и типе нагорной дороги – в заключении повысила стоимость до 7000 руб. с упрощенной шоссировкой и упрощенными типами искусственных сооружений... Повышение стоимости, как вскоре оказалось, отдалило практически осуществление дорожной сети по плану МПС. ... Переселенцы, занявшие верхние выделы Ореховой поляны, ушли, не дождавшись дороги, участок Амуко и не заселялся, участок Ажек занят был 4-мя хатами, Ореховая поляна нижняя – тоже около того.

Хлопотами губернской администрации опять выдвинута левобережная линия, соединяющая Пластунское (левого берега) с Ажеком и Сочи, на нее истрачены опять деньги. Поселяне дер. Пластунской устроили себе вьючный мост через Сочи и стали пользоваться левобережной дорогой поневоле, особенно благодаря утеснениям помещиков прибрежной полосы, закрывших удобный в мелководье проезд прямо по дну долины – с берега на берег...

Подлинную подписал: производитель изысканий, инженер Константинов.

С подлинной верно: письмоводитель (подпись неразборчива).

**Отношения Главного управления почт и телеграфов
в Главное управление по делам местного хозяйства.
12 сентября 1904 г. (Копия)**

Вследствие отношения от 7 сентября Главное управление почт и телеграфов имеет честь уведомить Главное управление по делам местного хозяйства, что почтовое сообщение по Черноморскому шоссе производится в настоящее время от Новороссийска до Адлера. На этом протяжении находится 22 станции, с общим комплектом в 161 лошадь, а именно: Новороссийская (15 лош.), Кабардинская (12 лош.), Геленджикская (10 лош.), Михайловско-Перевальная (8 лош.), Пшадская (8 лош.), Архипо-Осиповская (8 лош.), Джубгинская (8 лош.), Тенгинская (8 лош.), Ново-Михайловская (она же Пилляхурская – 8 лош.), Ольгинская (8 лош.), Небугская (8 лош.), Туапсинская (10 лош.), Наше (6 лош.), Лазаревская (6 лош.), Чухукская (6 лош.), Головинская (6 лош.), Вардане (6 лош.), Дагомысская (6 лош.), Сочинская (6 лош.), Хостинская (6 лош.) и

Адлерская (6 лош.). Почтовые учреждения существуют в Новороссийске, Кабардинке, Геленджике, Джубге, Туапсе, Сочи и Адлере.

... В случае установления по Черноморскому шоссе автомобильного сообщения главное управление почт и телеграфов признавало бы желательным, чтобы предпринимателям было вменено в обязанность перевозить по этому шоссе в автомобилях почту. Предполагалось, что на шоссе будут курсировать срочные пассажирские экипажи (дилижансы, омнибусы и т.п.), представлялось бы возможным не требовать от предпринимателей постройки специальных автомобилей для перевозки почт, разрешив им перевозить почту при упомянутых пассажирских экипажах с тем, чтобы в этих экипажах было устроено для означенной надобности особое закрытое помещение...

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 37. – Лл. 186, 186 об.

**Из журнала
при Министерстве путей сообщения комиссии по выработке условий
устройства частными предпринимателями автомобильного сообщения
на Черноморском шоссе. Сентябрь-ноябрь 1904 г.**

... В настоящее время на Черноморском побережье сообщение производится по шоссе: а) на почтовых лошадях от Новороссийска до Адлера, в пределах Черноморской губернии; сообщением этим, как сравнительно дорогим, пользуются только пассажиры, обладающие известным достатком, и б) посредством дилижансов и линейек на участках между Новороссийском и Геленджиком, Сочи и Адлером, Гудаутами и Сухумом; кроме того, раз в день ходят дилижансы между Гудаутами и Гаграми. Размеры означенного сооб-

щения определяются в следующем виде:

а) на линии почтового сообщения, от Новороссийска до Адлера, находятся 22 станции, с общим комплектом в 161 лошадь...

б) дилижансовое сообщение производится между Новороссийском и Геленджиком – одною парюю 8-местных дилижансов, совершающих ежедневные рейсы; между Сочи и Адлером – круглый год тремя парами дилижансов, вместимостью по 8 пассажиров, летом же, с апреля по ноябрь, пятью

парами; перевозится средним числом в день в обе стороны: с апреля по ноябрь – около 40 пасс., а в прочее время – около 30, в том числе пассажиров прямого назначения около одной трети этого числа; остальные выходят на пути; в этом же участке развить извозный промысел; между Сухумом – Афоном – Гудаутами – тремя парами дилижансов, на 12 пассажиров каждый, 3 линейками, по 4 места, и экипажами по найму, в числе около 10 в день; сверх того, между Сухумом и Афоном ходят пять добавочных линеек, по 4 места в каждой; между Гудаутами и

Гаграми – одной парой дилижансов и 3–4 линейками по найму.

Кроме сообщения по шоссе, между Новороссийском и Геленджиком производится сообщение по морю двумя паровыми катерами, совершающими в летнее время рейс туда и обратно в течение того же дня и поднимающими: один – 7000 пудов груза и до 180 пассажиров и другой – 3000 пуд. и до 100 пассажиров. Этими катерами перевезено в минувшем году, в среднем, ежемесячно: весной (март-май) по 2200 пасс. и по 6500 пуд. груза, а летом (до сентября) – по 2900 пассажиров и по 9000 пуд. груза...

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 37. – Лл. 154, 154 об.

Документ № 16

Записка

о положении работ по постройке Новороссийско-Сухумского шоссе, Краснополянского шоссе и нагорных дорог в Черноморской губернии, состоявших в ведении Технического присутствия по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе. 26 марта 1906 г. (Копия)

В ведении Технического Присутствия по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе состоит постройка следующих дорог:

1) участки Новороссийско-Сухумского шоссе от Новороссийска до Туапсе и от Сочи до Нового Афона; 2) шоссе от с. Молдовки, у берегового шоссе, до Красной Поляны (городское поселение Романовск) с ветвью к Охотничьему дому ИХ ИМПЕРАТОРСКИХ ВЕЛИЧЕСТВ, расположенному на отроге хребта Ачишхо; 3) шоссированная нагорная дорога от с. Молдовки, у берегового шоссе, до нагорного плато Аибга; 4) изыскания предположенных к постройке дорог от берегового шоссе и берега моря в нагорную часть Черноморской губернии, к районам удобных для сельского хозяйства земель, предположенных к образованию переселенческих участков по рекам Шахе, среднему течению Мзымты, Сочи, Псезуапсе, Ашше и Пшаде.

Работы по постройке этих дорог находятся в следующем положении:

На участках Новороссийско-Сухумского шоссе от Новороссийска до Туапсе, протяжением 192 версты, и от Сочи до Нового Афона, протяжением 150 верст, разработка полотна дороги и шоссирование его окончены в 1896 году. С тех пор главную работу составляла постройка больших железных мостов через реки, где первоначально оставлены были броды и частью где построены были деревянные мосты, которые вследствие быстро наступавших паводков и громадных скоростей течения горных рек Черноморского побережья подвергались частым разрывам, почему не могли обеспечивать непрерывности сообщения по шоссе, а в связи с весьма коротким сроком службы деревянных конструкций на побережье имели значение лишь временных сооружений. Постоянные мосты построены железные на каменных, глубоко заложенных опорах со струенуправляющими дамбами; с целью избежать промежуточных опор, опасных на горных реках как во время устрой-

ства их, так и при дальнейшем их существовании, мосты эти до отверстия в 50 сажень включительно построены однопролетными. Большие железные мосты построены: а) на участке Новороссийск – Туапсе через реки: 1) Адербу отв. 25 саж., 2) Жэнэ отв. 10 саж., 3) Догуаб отв. 25 саж., 4) Пшаду отв. 50 саж., 5) Вулан отв. 40 саж., 6) Джубгу отв. 40 саж., 7) Казачью отв. 12 саж., 8) Небуг 2-х пролетный отв. 80 саж., на кессонных опорах, заложенных на 7 саж. ниже дна реки, 9) Агой отв. 40 саж. и 10) Паук отв. 10 саж., б) на участке Сочи – Новый Афон через реки: 11) Мацесту отв. 25 саж., 12) Хосту отв. 25 саж., 13) Кудепсту отв. 16 саж., 14) Хероту отв. 12 саж., 15) Мзымту 3-х пролетный отв. 150 саж на кессонных опорах, заложенных на 7 саж. ниже дна реки, 16) Гагринский сухой овраг отв. 12 саж., 17) Жуэнвару 2-х пролетный отв. 14 саж. (каменные опоры этого моста построены Управлением общественных работ), 18) Бзыбь 2-х пролетный отв. 80 саж. на кессонных опорах, заложенных на 7 саж. ниже дна реки, 19) Хюпсты отв. 25 саж., 20) Гудоу отв. 15 саж. и 21) Апсту отв. 25 саж.

Кроме этих постоянных железных мостов, имеется еще 6 больших временных деревянных мостов: на участке Новороссийск – Туапсе через реки: Шапсуго, Нечепсуго и Ту и на участке Сочи – Новый Афон через реки: Псоу, Хошупсе и Мчиш...

Шоссе от с. Молдовки у берегового шоссе до с. Красной Поляны (городское поселение Романовск), протяжением 47,5 верст с ветвью к Охотничьему дому ИХ ИМПЕРАТОРСКИХ ВЕЛИЧЕСТВ, протяжением 4,5 версты, окончено устройством в 1902 г. Затем в 1903 г. построены 2 больших железных моста на каменных устоях через реки: Кепш отв. 12,75 саж. и Чужипсе отв. 25 саж., а также в 1903 и 1904 годах построены на значительном протяжении обрывистых скальных откосов каменные на цементном растворе парапеты и подпорные стенки. На экономию от ассигнований на устройство этой дороги в 1905 году произведена заготовка

щебня для утолщения щебеночной коры этого шоссе; рассыпка этого щебня и укатка его производится в текущем году.

На этом шоссе выделяются 4 версты в теснине хребта Ахцу, проложенные сплошь в весьма крупных скальных выемках с высотой откосов до 30 саж., с несколькими полутоннелями и 2-мя тоннелями, длиной 3 саж. и 42 саж. Искусственные сооружения на этом шоссе построены все в виде железных и железнобетонных мостов на каменных устоях и в виде каменных труб сухой кладки.

По продолжению Краснополянского шоссе проектировалось устройство шоссейной дороги через перевал Главного Кавказского хребта Ашихо на станцию Псебайскую в Кубанской области. Проект и смета этой дороги были составлены Техническим Присутствием по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе и утверждены Управлением внутренних водных путей и шоссейных дорог, но затем проект этот дальнейшего осуществления не получил.

Нагорная дорога от с. Молдовки, у берегового шоссе, до нагорного плато Айбга, протяжением 37 верст, полотно которой шириною 4 аршина +1 аршин под канаву разработано в 1900 г., затем на кредит по смете 1903 полотно этой дороги шоссировано и на ней построены каменные и железные искусственные сооружения упрощенного типа, т.е. в виде каменных труб сухой кладки, мостов из железных прокатных балок с пластинным дубовым настилом на каменных устоях сухой кладки. Для дорожной службы построены каменные сторожевые дома...

Изыскания нагорных дорог от берегового шоссе и берега моря до нагорной части Черноморской губернии к местам, предположенным под образование переселенческих участков. Из всей намеченной сети этих дорог по бассейнам 6-ти рек, общим протяжением 165 верст в 1903 году произведены изыскания и составлены проекты дорог: 1) в нижней части течения реки

Шахе протяжением 27,39 верст и 2) в среднем течение реки Мзымты, по продолжению Краснополянского шоссе от р. Ачипсе до Царской Поляны, протяжением 23,71 версты. Проекты эти рассмотрены и утверждены Министерством путей сообщения. Затем на ассигнованные в 1904 году ... а также ассигнования в 1905 году произведены изыскания нагорных дорог: 1) по бассейну р. Сочи, протяжением 25,7 верст, до переселенческого участка Ажек и 2) в среднем течении реки Шахе, протяжением 18,5 верст, т.е. по продолжению дороги в нижнем течении этой реки, проект которой по изысканиям 1903 г. уже утвержден, от переселенческого участка Солох Аул, до переселенческого участка Бабуков аул; 3) по бассейнам рек Ашше и Псезуапсе, от берегового шоссе через селения Тихоновку, Красноалександровский аул, через переселенческие участки урочища Кодо до переселенческих участков Грачево и Кешкей в урочище Гостагикей; протяжение этой дороги 58,6 верст; 4) по бассейну реки Пшады, от берегового шоссе у д. Пшады через переселенческие участки Облиго и Молдованку до переселенческих участков Папай и Хо-

лодный родник, протяжением 30 верст.

... В последние 2 года, вследствие затруднительного положения Государственного Казначейства, не производилось ассигнования на устройство нагорных дорог в Черноморской губернии, но так как постройка этих дорог составляет вопрос первостепенной важности для края и совсем отказаться от нее или отложить ее на неопределенное время равносильно совершенному приостановлению дела переселения в нагорную часть Черноморской губ. и использования обследованных там значительных удобных для культуры районов, которые назначались для переселенцев из внутренних губерний России. Подобное решение имело бы не только громадное отрицательное значение для будущности Черноморского побережья, но влияло бы также до некоторой степени на разрешение земельного вопроса во внутренних губерниях, так как лишило бы государство целого края, который мог быть использован для переселения и облегчения таким образом земельной нужды во внутренних губерниях.

С подлинным верно: бухгалтер (подпись не разборчива).

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 10. – Лл. 135, 135 об., 138, 138 об., 139, 139 об.

Документ № 17

**Приказ
по Управлению Наместника Его Императорского Величества
на Кавказе № 146. 18 июня 1910 г. в Мухете. (Копия)**

За воспоследованием Высочайшего одобрения государственной расписки доходов и расходов на 1910 г. и отпуском... текущего года средств на окончание технической отчетности по работам Технического Присутствия по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе, означенное Присутствие уп-

раздняется с передачей построенных им дорог, сооружений и всех работ в ведение Правления Кавказского округа путей сообщения.

Подписал: Наместник Его Императорского Величества на Кавказе, генерал-адъютант граф Воронцов-Дашков.

Верно: (подпись)

АОАГН. – Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 83. – Л. 201.