

*В.Г. Иванцов\**

### **ИНЖЕНЕР В.К. КОНСТАНТИНОВ: МЕСТО В ИСТОРИИ (1895–1916 ГГ.)**

В истории освоения Черноморского побережья Кавказа, проектировании и строительстве дорог в Черноморской губернии в конце XIX – начале XX вв. видное место принадлежит В.К. Константинову.

Формулярный список Василия Константиновича, составленный в 1902 г., сообщает: родился 10 июня 1867 г.; православный; сведений о наличии имения нет; с 1897 г. – коллежский секретарь, с 1899 г. – титулярный советник, с 1902 г. – коллежский асессор; награжден орденами св. Станислава 3 степени (1899 г.) и св. Анны 3 степени (1902 г.); холост. В 1890 г. окончил полный курс Императорского Санкт-Петербургского университета по математическому факультету, получив диплом 1-й степени. В 1894 г. окончил Институт инженеров путей сообщения со званием инженера путей сообщения с правом составления проектов и производства всякого рода строительных работ. С ноября 1894 г. Константинов отбывает воинскую повинность на правах вольноопределяющегося в должности кондуктора 2 класса унтер-офицерского звания в Кубанской инженерной дистанции Кавказского военного округа [1].

С декабря 1895 г., после увольнения в запас, начинается служба Василия Константиновича по министерству путей сооб-

щения (МПС) штатным инженером VIII класса и производителем работ по постройке Новороссийско-Сухумского шоссе, иначе именуемого Черноморской береговой дорогой. С апреля 1896 г. Константинов исполняет обязанности начальника III участка по постройке этой дороги от Туапсе до Адлера с годовым жалованием 1440 руб., плюс такая же сумма «столовых» денег [2].

К этому времени (с 1882 г.) на строительство дороги от Туапсе до Сочи, протяженностью 138 верст, государственная казна отпустила более 1 млн 400 тыс. руб. Тем не менее, дорога на этом участке полностью не была завершена. Самой сложной проблемой оставалось отсутствие мостов через целый ряд рек, которые преодолевались вброд [3].

Кроме того, как докладывал в феврале 1896 г. на Особом совещании Департамента шоссежных и водяных путей сообщения в Петербурге член Госсовета Н.С. Абаза, в связи с задачами освоения «обильно одаренного природными богатствами Черноморского округа» выяснилась давно назревшая потребность в проложении удобных путей в нагорную область, где в средних и верхних бассейнах рек немало мест, пригодных для заселения и ведения хозяйства [4].

Производство исследований и работ по созданию нагорных до-

\* Иванцов В.Г. – к. и. н., доц. каф. отечественной истории СГУТиКД.

рог поручили Константинову. В этом качестве он фигурирует как приглашенный специалист на совещании в феврале 1896 г. в Петербурге по вопросам строительства дорог на Черноморском побережье под председательством товарища министра путей сообщения Н.П. Петрова [5].

К концу 1896 г. Константинов заканчивает проектирование дорог: 1) в бассейне р. Мзымта от села Молдовка до Красной Поляны; 2) в бассейне р. Псоу от с. Веселое до урочища Аибга; 3) в бассейне р. Сочи от с. Навагинское до с. Пластунское; 4) в бассейне р. Псезуапсе от с. Лазаревское на Божьи Воды и Гостогикей; 5) в бассейне р. Западный Дагомыс от Черноморского берегового шоссе до с. Царское, затем через перевал в бассейне р. Шахе по бассейну р. Бзыби с выходом на Бабуков аул. Общая протяженность этих дорог составила более 180 верст [6].

Проделанная Константиновым работа была отмечена Департаментом шоссежных и водяных сообщений МПС в феврале 1897 г. Следом Департамент государственной экономики представил смету расходов на реализацию проектов Константинова [7].

В июне 1897 г. инженер Константинов представляет подробный отчет со всеми выкладками о рекогносцировке дороги от побережья до Бабукова аула, а также аргументированное обоснование строительства новой дороги правым берегом р. Сочи от с. Пластунское до удобных для заселения казенных полей Оре-

ховой нижней, Ореховой верхней, Амука и Ажек [8].

В 1897 г. первостепенное значение приобрело строительство дороги от Адлера по бассейну р. Мзымта до Красной Поляны. Разработку краснополянской дороги и руководство ее строительством осуществлял Константинов. В мае 1898 г. в рапорте на имя Н.С. Абазы он докладывал о завершении работ на участке от с. Молдовка до входа в теснину Ахцу протяжением в 22 версты, трудностях прохождения скальных участков и необходимости дополнительного финансирования строительства [9].

В 1899 г. краснополянская дорога протяжением 47 верст с ответвлением к Императорскому охотничьему дому уже обслуживала населенные и заселяемые участки нижнего и среднего течения р. Мзымта. Константинов сообщал, что, несмотря на незавершенность строительства дороги на отдельных участках и отсутствие стационарных мостов, движение по ней открыто.

Несколько позже Василий Константинович, анализируя поверстовое состояние краснополянской дороги, дал заключение о перспективах и финансовой целесообразности заселения хуторных и дачных участков, примыкавших к Красной Поляне, а также собственно территории Красной Поляны, переименованной в 1898 г. в городское поселение Романовск [10].

В 1898–1903 гг. под руководством Константинова спроектирована и разрабатывается дорога на плато Аибга, сначала по левому берегу р. Мзымта, а затем

через хребет по правому берегу р. Псоу, общей протяженностью более 38 верст [11].

С началом в 1904 г. русско-японской войны финансирование строительства дорог в Черноморской губернии фактически прекратилось. Ассигнования из Государственного казначейства не производились вовсе. По сметам Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог на 1904–1905 гг. было выделено 9050 руб. На эти скудные средства с активным участием Константинова готовились проекты нагорных дорог по среднему течению р. Шахе, по бассейнам рек Аше, Псезуапсе, Пшады [12].

В связи с дальнейшим свертыванием строительных работ в Черноморской губернии в условиях Первой русской революции Константинов в августе 1906 г. увольняется с должности начальника III участка Новороссийско-Сухумского шоссе. Дальнейшая его деятельность продолжается в Кавказском военном округе по ведомству МПС. В годы Первой мировой войны Василий Константинович руководит строительством различных военных дорог на Кавказе, а с сен-

тября 1916 г. выполняет обязанности начальника строительных работ Кавказской армии [13].

Таким образом, с именем В.К. Константинова в Сочи связано начало широкомасштабного строительства шоссейных дорог, что явилось необходимым условием для успешного развития не только Сочинского округа, но и всей Черноморской губернии.

#### **Примечания:**

1. Архивный отдел администрации города Новороссийска (АОАГН). Ф. 41. Оп. 4. Д. 45. Л.149об – 150.
2. Там же. Л. 150, 151; Оп. 1. Д. 28. Л. 20об.
3. Там же. Д. 15. Л. 5 об.
4. Там же. Д. 10. Л. 6–6об.
5. Там же. Л. 5, 8об, 45, 50об.
6. Там же. Л. 42об, 48об, 49.
7. Там же. Д. 15. Л. 4об, 47.
8. Там же. Д. 10. Л. 82–87.
9. Там же. Л. 117, 118; Д. 16. Л. 117.
10. Подробнее см.: *Иванцов В.Г.* Краснополянская дорога: история строительства // Адлер: историко-литературный альманах. Вып. 1. Сочи, 2005.
11. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 91об; Д. 10. Л. 138об.
12. Там же. Л. 139, 139об.
13. Там же. Оп. 4. Д. 45. Л. 152.

#### **ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО**

##### **О ТРЕТЬЕЙ МЕЖВУЗОВСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «БОЛЬШОЙ СОЧИ В ПРОШЛОМ И НАСТОЯЩЕМ»**

Федеральное агентство по образованию РФ, Социально-педагогический институт Сочинского государственного университета туризма и курортного дела, 20–21 апреля 2007 г. проводят Третью межвузовскую научно-практическую конференцию «Большой Сочи в прошлом и настоящем».

К участию приглашаются преподаватели сочинских вузов, аспиранты, краеведы, общественные деятели, студенты и школьники.

Конт. телефон: (8-8622) 98-52-64; E-mail.: sochi003@mail.sochi.ru