

**КОЛОНИЗАЦИЯ ПРИЧЕРНОМОРЬЯ:
РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX вв.)**

ИВАНЦОВ В.Г.

канд. ист. наук, доцент кафедры отечественной истории СГУТиКД

**BLACK SEA REGION
COLONIZATION:
ROAD SYSTEM DEVELOPMENT
(THE END OF XIX – THE
BEGINNING OF XX CENTURY)**

IVANTSOV V.G.

At the end of XIX – the beginning of XX century the most crucial problem was the creation of road system in the grounds of Sochi district Black Sea region. The article is concerned to the realization of this project.

В конце XIX – начале XX вв. на повестке дня масштабно стоял вопрос о создании дорожной сети на территории Сочинского округа Черноморской губернии. Реализации этого проекта посвящена данная статья.

УДК 94 (47)

Заселение и хозяйственное освоение Черноморского побережья и предгорий от Туапсе до границы с Абхазией, полностью обезлюдевших после ухода с этой территории горских народов на заключительном этапе Кавказской войны (1859–1864 гг.), являлось одним из важнейших направлений мирной колонизации Северо-Западного Кавказа. Непременным условием освоения этого региона стало строительство дорог, которые должны были пролегать в исключительно сложном горном рельефе, прорезанном многочисленными реками, берущими начало в южных отрогах Главного Кавказского хребта.

До ухода местного населения в Турцию и другие страны Ближнего Востока, горские аулы Черноморского побережья Кавказа были соединены между собой сравнительно разработанными колесными дорогами и вьючными тропами. Хозяйственным нуждам служила двухколесная арба. Извоз совсем не существовал [1]. С уходом горцев, край быстро запустел. Дороги разрушались, заливались оползнями, зарастали растительностью.

Между тем, темпы и масштабы заселения Причерноморья после 1864 г. напрямую зависели от состояния местных путей сообщения. А почти полное их отсутствие до начала 1880-х гг. серьезно сдерживало переселенческое движение. К 1887 г. в населенных пунктах Сочинского отдела проживало немногим более 3,3 тыс. чел., из них в посаде Даховском – 98 чел. [2]

В марте 1897 г. Департамент государственной экономии констатировал: «Без проведения в эту местность (нагорную полосу Черноморской губернии. — **В.И.**) дорог, она совершенно недоступна и какие бы меры не принимались правительством для заселения края, все они будут безуспешны

без проложения дорог. Более чем тридцатилетний опыт показывает, что все попытки к заселению остались безуспешными главным образом потому, что переселяемые, вследствие недоступности нагорной полосы, размещались в прибрежных местностях. В этих условиях затраты на сооружении дорог в Черноморской губернии следует признать вопросом государственной необходимости» [3]. Иллюстрацией к этому утверждению могут служить следующие данные. Из 20 селений, основанных в Сочинском попечительстве, 16 селений находились в прибрежной полосе, 3 — в средней и лишь одно селение — Красная Поляна — было образовано в нагорной полосе Черноморья [4].

Предварительным и важным условием строительства нагорных дорог от побережья вглубь предгорий, имевших по бассейнам рек пригодные для заселения и ведения хозяйства земли, ранее заселявшиеся горскими народами, являлось строительство Черноморской береговой дороги. Эта дорога связывала центр Черноморской губернии г. Новороссийск по берегу моря с Абхазией. На устройство участка этой дороги от Туапсе до Сочи, протяженностью 138 верст [5], с 1882 по 1897 г. государственной казной было ассигновано 1 млн 484 тыс. руб. [6] Тем не менее, дорога на этом участке полностью не была завершена. Самой сложной проблемой являлось отсутствие мостов через целый ряд рек, которые преодолевались вброд.

В феврале 1896 г. Особое совещание Департамента шоссейных и водяных путей сообщения специально рассмотрело вопрос о прокладке дорог на Черноморском побережье. Участник совещания член Государственного совета Н.С. Абаза разъяснял присутствующим, что в связи с задачами колонизации «обильно одаренного природными богатствами Черноморского округа» выяснилась давно назревшая потребность в проложении сколь-нибудь удобных путей в нагорную область. Эта область, ввиду совершенной недоступности, остается незаселенной, несмот-

ря на то, что в средних и верхних бассейнах рек имеется немало мест, пригодных для заселения и ведения сельского хозяйства. К числу таких мест относятся бассейны рек: Мзымта с ее притоками, Псоу, Сочи, Шахе, Псецуапсе [7].

Согласившись с доводами Н.С. Абаза, совещание признало наиболее важным строительство дороги по течению р. Мзымты. Для облегчения доступа к другим пустующим удобным землям было рекомендовано первоначально приступить к разработке старых черкесских горных троп. Что касается бассейна р. Сочи, то рекомендация состояла в улучшении уже разработанной в начале 1880-х гг. местной администрацией аробной дороги левым берегом реки до сел. Пластунское. Производство исследований и работ по созданию нагорных дорог было поручено инженеру В.К. Константинову [8], занимавшемуся этим с 1895 г. [9]

Исследования экспедиции В.К. Константинова позволили в 1896 г. приступить к проектированию следующих нагорных дорог:

1. В бассейне р. Мзымта, от сел. Молдовка до Красной Поляны, протяженностью 47 верст.

2. В бассейне р. Псоу от сел. Веселое через сел. Михельрипш до урочища Аибга, 39 верст.

3. В бассейне р. Сочи от сел. Пластунское в верховья бассейна р. Дагомыс, около 16 верст.

4. В бассейне р. Западный Дагомыс, от берегового шоссе до сел. Царское, затем через перевал в бассейне р. Шахе и ее левого притока р. Бзыби, по бассейну р. Бзыби с выходом на Бабуков аул, около 48 верст.

5. В бассейне р. Псецуапсе от сел. Лазаревское на Божьи воды и Гостогикей, около 36 верст. Общая протяженность нагорных дорог составляла более 180 верст [10].

Первоначально затраты на их строительство предполагались в сумме 360 тыс. руб., из расчета 2 тыс. руб. на одну версту. Однако, вскоре выяснились трудности прокладки дорог в гор-

ных условиях, необходимость прохождения тяжелых скальных участков, взрывных работ и др. В итоге Департамент государственной экономики утвердил предоставление МПС на проведение нагорных дорог протяженностью 180 верст 800 тыс. руб., начиная с 1898 г. [11]

В феврале 1897 г. «Особое совещание по вопросу о дорогах и пристанях на Черноморском побережье» под председательством товарища министра путей сообщения Н.П. Петрова принимало решение об окончании работ по строительству Черноморской береговой дороги от посада Туапсе до посада Сочи.

Упор был сделан на задачах строительства восьми железных мостов через реки, пересекавшие дорогу. При этом отмечалось, что одним из препятствий к строительству моста через р. Сочи является разработка подходов к реке — с правого берега длиной более 4 верст, с левого — 1 верста. Эти подходы должны были проходить на левом берегу по земле, принадлежавшей посаду Сочи, а на правом берегу — по частной земле, принадлежавшей землевладельцу В.А. Хлудову.

В связи с этим обстоятельством Особое совещание рекомендовало Правлению Кавказского округа войти в соглашение с землевладельцами обоих берегов р. Сочи о безвозмездной уступке государству земель, необходимых для сооружения подходов к месту возведения моста. Такие же соглашения должны были быть получены и в местах сооружения других мостов, где подходы к ним пролегают по землям, принадлежащим селениям или частным лицам [12].

Переговоры с В.А. Хлудовым завершились не безвозмездной уступкой, а продажей им огромного правобережного владения Раздольное по р. Сочи государственной казне [13].

Об истории дороги в бассейне р. Сочи В.К. Константинов сообщал следующее. Вопрос о прокладке дороги по течению р. Сочи возник с начала 1880-х гг., когда здесь появились первые пе-

реселенцы, испытывавшие тяготы бездорожья.

В 1881 г. группа Лечхумских грузин из Кутаисской губернии водворилась на левом берегу р. Сочи на месте бывшего военного поселения, где находилась штаб-квартира батальона русских войск, стоявших здесь после Кавказской войны, и образовала поселок Пластунское. Очень скоро встал вопрос о соединении дорогой грузинского поселка с поселком Навагинское и посадом Сочи, расположенным по левому берегу р. Сочи. В середине 1880-х гг. на средства местной администрации левым берегом реки была проведена узкая аробная дорога, протянувшаяся на 5 верст от первых домов пос. Пластунское до Навагинского поселка [14].

Построенная дорога была очень извилистой и крутой. К середине 1890-х гг. движение по этой дороге стало затруднительным, а зимой и весной, в результате непролазной грязи и обвалов, прекращалось вовсе. Летом 1896 г. В.К. Константинову было поручено возобновить вьючное движение по левому берегу р. Сочи. В результате проведенных обследований инженер пришел к выводу о том, что эта дорога из-за напластований глинистого сланца, обилия ключей, крутизны, наличия осыпающихся склонов всегда будут нуждаться в значительном ремонте [15].

В 1897 г. встал и другой вопрос. Находившиеся выше сел. Пластунское свободные и удобные для заселения казенные поляны — Ореховая Нижняя, Ореховая Верхняя, Амуко Прохладный аул, Ажек требовали для их освоения хорошей дороги, приспособленной для движения колесного транспорта. Прокладка вьючных троп и легких временных мостов из-за необходимости постоянного надзора за ними и ремонта все чаще отвергалась.

В.К. Константинову поручили трассировку и разработку продолжения дороги от пос. Пластунское вверх по р. Сочи. В первую очередь трассировка была проведена по территории поселка, протяжением 5,5 верст. Далее трасс

по мосту через р. Сочи перешел на правый берег и в виде вьючной тропы протянулся на расстояние около 5 верст. Последующие работы были приостановлены, ввиду выдвигения на первое место строительства дороги в бассейне р. Мзымта [16].

Первостепенность строительства дороги по р. Мзымта от м. Адлера до Красной Поляны — Краснополянского шоссе — обосновывались наличием уже имеющих поселений в нижнем и среднем течении реки, перспективами освоения района Красной Поляны с ее прекрасными климатическими условиями, наличием пригодных для хозяйственной деятельности земель, обширными лесами, способными ежегодно давать до 300 тыс. деревьев на сруб [17].

В марте 1897 г. представление МПС по общей смете строительства Краснополянской дороги в сумме 384–393 тыс. руб., с выделением на 1897 г. 100 тыс. руб., получило одобрение Министерства финансов, Госконтроля и Департамента государственной экономики [18]. Строительство дороги, которое возглавил В.К. Константинов, началось.

Весной 1898 г. инженер В.К. Константинов докладывал о первых результатах строительства Краснополянской дороги. Первый участок дороги от сел. Молдовки до входа в теснину Ахцу, протяжением в 22 версты, был разработан [19]. Рабочая сила набиралась главным образом из греков и турок, приезжавших на заработки. Основными орудиями труда были кирка, лом, лопата. Щебень для покрытия дороги дробили вручную молотами.

В 1899 г. Краснополянская дорога уже обслуживала заселенные и заселяемые районы р. Мзымта. Руководство строительством сообщало, что при незаконченности дороги на отдельных участках и отсутствии стационарных мостов движение по ней открыто.

Современники событий отмечали, что в конце XIX — начале XX в. ожидаемое развитие в Черноморье дачной

и курортной жизни стало получать подтверждение. Возрос интерес людей, нуждающихся в лечении и отдыхе, как к Черноморскому побережью, так и к наиболее благоприятным предгорным районам, к числу которых в первую очередь относилась Красная Поляна. Между тем строительство Краснополянской дороги предполагало развитие в долине р. Мзымта производственной среды: земледелия, скотоводства, лесозаготовок, торговли. Однако, местные власти сообщали, что производство на местах продуктов питания не получило необходимого развития и не удовлетворяло растущих потребностей населения в хлебе, мясе и др. [20]

В связи с этим обсуждалась идея постройки путей сообщения, которые связали бы потребляющие курортно-дачные зоны Черноморья с районами производящими товарную продукцию первой жизненной необходимости. Естественно, взоры были обращены на Кубанскую область, население которой по преимуществу занималось земледелием и скотоводством.

Так появился проект строительства колесной дороги для связи Красной Поляны с Кубанью. Дорога должна была пройти от Красной Поляны до перевала Аишха (52 версты), далее спуск с перевала по долине реки Малая Лаба до сел. Чернореченское (51,5 версты). Дальнейшие 25 верст по станции Псебайской проходили по существующей старой широкой колесной дороге [21].

Таким образом 180 верст дороги, около половины которой к концу века уже функционировало, могли связать побережье Черного моря в районе Адлера с Псебаем — развитым районом кубанского скотоводства. Еще до появления проекта такой дороги побережье Сочинского округа получило мясной и рабочий скот преимущественно из Псебая, который перегоняли по скотопрогонной тропе: Псебай — Чернореченское — перевал Псеашхо — Красная Поляна — Адлер [22].

В начале 1902 г. по представлению МПС Государственный совет согласил-

ся дополнительно выделить 50 тыс. руб. на завершение работ по устройству Краснополянского шоссе с продолжением дороги по р. Ачипсе [23].

В 1898 г. началось устройство дороги на Аибгу. Дорога начиналась в низовье р. Мзымта и на протяжении 7 верст шла по левому берегу реки. Затем по перевалу через хребет от долины р. Мзымта дорога уходила в долину р. Псоу (14,5 версты). Далее на протяжении 17 верст дорога шла по правому берегу р. Псоу до Аибги.

Первые 17 верст были разработаны в течение 1898 г. Затем последовал двухлетний перерыв в строительстве, ввиду сосредоточения финансирования на Краснополянском шоссе. В 1901 г., по свидетельству инженера В.К. Константинова, дорога на Аибгу была закончена и передана в эксплуатацию жителям поселений в долинах рек Мзымта и Псоу [24].

В мае 1902 г. комиссия МПС осмотрела дорогу и составила свое заключение. В нем, в частности, указывалось, что до моста через реку Псоу около сел. Михельрипш комиссия проехала на верховых лошадях, а последующие 3 версты в скалистой теснине р. Псоу смогла пройти только пешком. Следствием заключения комиссии МПС явилось решение «Совещания для обсуждения мероприятий по развитию Черноморского побережья Кавказа» от 21 ноября 1902 г. о выделении 107 тыс. руб. для окончания строительства Аибгинской нагорной дороги [25].

В августе 1902 г. Сочинский округ посетил Главноначальствующий гражданской частью на Кавказе князь Г.С. Голицын. В своей записке министру князю М.И. Хилкову Голицын сообщал, что лично убедился в громадном значении дорог для экономического развития заселенных переселенцами районов. Особо князь подчеркнул значения разработки двух нагорных дорог: 1) продолжение Краснополянского шоссе от р. Ачипсе вдоль переселенческих участков в верхнем течении реки Мзымты протяженностью 23 версты; 2) нижней части дороги в бассейне р. Шахе, где уже появились

переселенческие участки, длиной 25 верст. Значение строительства этих дорог Голицын мотивировал тем, что многочисленные прошения из Санкт-Петербурга и Новороссийска в адрес Черноморского губернатора о зачислении в число поселян в бассейнах рек Мзымты и Шахе остаются без удовлетворения ввиду отсутствия дорог в районы переселенческих участков. В связи с этим Голицын ходатайствовал о соответствующем финансировании строительства этих дорог в 1903 г. [26]

В феврале-марте 1903 г. на заседаниях Совещания по обсуждению мероприятий по развитию Черноморского побережья Кавказа под председательством министра земледелия и государственных имуществ А.С. Ермолова специально рассматривались вопросы о нагорных дорогах. Исполняющий обязанности Черноморского губернатора полковник Е.Н. Волков отметил крайне затруднительное положение местной администрации по освоению края из-за отсутствия нагорных дорог и незавершенности главной магистрали — Черноморской береговой дороги. В результате часть переселенцев покинула занятые участки.

Особое внимание Совещание уделило возможностям финансирования нагорных дорог вдоль рек Пшаде, Аше, Псезуапсе, Шахе, Дагомыса, Сочи, а также ветви дороги от Краснополянского шоссе до Медовеевской поляны и продолжения дороги от Красной Поляны в верховья р. Мзымты. Испрашиваемая для этого сумма по предварительным расчетам составляла 1 млн 360 тыс. руб. [27]

Обсуждение вопроса об источниках финансирования вызвало разные точки зрения. Одна из них заключалась в том, что затраты на создание нагорных дорог вполне оправдаются за счет налогов, которые должны платить переселенцы. Другое предложение касалось использования для дорожных работ местных земских сборов, как это делалось в остальных губерниях империи. При этом указывалось, что земские сборы в Черноморской губернии

взыскиваются в очень крупных размерах — 1 руб. 25 к. в год с каждой дес. участка. Таких больших земских сборов нет нигде в России [28].

Относительно земских сборов и их использования разъяснения дал полковник Волков. В Черноморской губернии земские сборы составляют около 70 тыс. руб. в год, и направляются они в общую кассу земских сборов всего Кавказа. Общая сумма главным образом на содержание полицейской стражи. Черноморская губерния получает на собственные нужды лишь небольшую часть своих сборов, которая тратится преимущественно на здравоохранение. Ввиду этого в 1902 г. Черноморская губерния из полученных земских сборов не смогла даже выделить 14 тыс. руб., необходимых для строительства дорог по р. Пшаде и близ с. Пластунского [29].

В ходе дискуссии министр А.С. Ермолов пояснил, что в Черноморской губернии различают три категории дорог. Первая — нагорные дороги, имеющие государственное значение, строительство которых финансировалось из государственной казны. Вторая — дороги местного значения, т.е. подъездные или соединяющие отдельные поселки, сооружение которых финансируется из средств Министерства внутренних дел и местных земских сборов. Третья — дороги между мелкими поселениями и хуторами, которые зачастую представляют собой тропы, финансирование которых возложено на местные власти.

На особые трудности финансирования нагорных дорог в Черноморье из государственной казны указал директор канцелярии министерства финансов А.И. Путилов. Он отметил, что в отличие от других регионов страны, например Сибири, где переселение требует незначительных средств, каждый переселенец в Черноморскую губернию, без учета строительства дорог, обходится казне в 1,5 тыс. руб.

Поднятые вопросы не получили окончательного разрешения. В итоге Совецание указало, что распределение

расходов на дороги будет зависеть от общего состояния казны и от того, какую долю на строительство дорог Государственный совет сочтет возможным отнести на счет Государственного казначейства [30].

Надежда на возможности использования местного бюджета для создания нагорных дорог в Черноморье была похоронена Министерством внутренних дел. В октябре 1903 г. министр МВД В.К. Плеве направил министру путей сообщения М.И. Хилкову представление, где сообщал о невозможности покрытия за счет местных бюджетов строительства нагорных дорог, т.к. местные бюджеты обременены содержанием полиции. По убеждению Плеве, нагорные дороги могут создаваться «только за счет казны» [31].

В этом же представлении Плеве подчеркнул особую настоятельность сооружения дорог вдоль р. Шахе к Бабукову аулу, т.к. 172 полтавским крестьянам уже расписаны доли на земельных участках, расположенных в районе аула. Селить же крестьян в этом месте до проведения дороги, по мнению министра крайне рискованно. Поселенные в недавнее время в этой прекрасной местности несколько семейств едва не погибли от голода ввиду невозможности сообщения с другими населенными пунктами [32].

Относительно урочища Бабуков аул, расположенного в верховьях р. Шахе на отроге Главного Кавказского хребта, сообщал В.К. Константинов. Бывший аул находился на покатом плато на высоте 2200–2300 футов [33] (670–914 м) над уровнем моря. Эти благоприятные для жизни места после Кавказской войны неоднократно пытались заселить. Однако с берегом моря по тропе, которое пересекала р. Шахе около 60 раз, а при паводках и зимних снегах становилась совершенно непроходимой, не позволило создать постоянного поселения. Долина р. Шахе, ведущая к Бабукову аулу, верхнем течении представляет собой очень крутые косогоры, которые обрываются в реку отвесными скалами высотой в не-

сколько сот футов [34].

В связи с этим Константинов считал более целесообразным искать соединения аула с морем не долиной р. Шахе, а другими долинами. В конечном счете Константинов остановился на долине р. Западный Дагомыс, считая возможным проведение первой очереди дороги в следующем направлении: от Дагомыса до сел. Царское левым берегом реки (11 верст), затем правым берегом до урочища Вторая рота (10 верст) и далее на перевал Шахе (7 верст) [35].

Между тем администрация Черноморской губернии начинает закладывать переселенческие поселки в направлениях несуществующих, а порой даже не спроектированных нагорных дорог. Так случилось, в частности, с поселком занявшим восточное нагорье около сел. Пластунского. Все свободные поляны в это время находились на правом берегу р. Сочи. Проведенные изыскания показали, что геологические и климатические условия правого берега реки гораздо благоприятнее, чем левого. В пользу правого берега говорило и трудно преодолеваемая, а местами не преодолеваемая дорога левым берегом р. Сочи.

С учетом этого появился проект: перенести всю линию дороги по долине р. Сочи на правый берег. Осуществлению этого проекта способствовал выкуп казной правобережного владения Хлудова с последующим дроблением его на части и продажей мелкими участками.

В 1902 г. Константиновым была спроектирована колесная дорога правым берегом р. Сочи от берегового шоссе на поляну Ажек, протяженностью 26 верст. Дорогу предполагалось проложить через бывшее имение Хлудова, дачу Вонлярского (Разбитый котел), правобережные поселения сел. Пластунского, нижнюю Ореховую поляну, затем через реки Агуа и Ажек с последующим подъемом на Ажекскую поляну. Однако, как сообщал Константинов, первоочередное финансирование строительства дорог по долинам

других рек, отодвинуло постройку дороги по правому берегу р. Сочи [36].

К этому времени опыт дорожного строительства в долинах рек Мзымта и Псоу показал необходимость увеличения расходов на одну версту дороги (даже с упрощенными искусственными сооружениями) до 7 тыс. руб. Повышение цен на строительство приостановило работы МПС «под вопли переселенцев» [37].

На фоне этих событий переселенцы, занявшие верхние участки Ореховой поляны, ушли, не дождавшись дороги. Участок Амуко фактически даже не заселялся. Участки на Ажеке и Нижней Ореховой поляне были заселены всего несколькими семействами [38].

Финансовые трудности, несогласованность действий различных ведомств привели к тому, что администрация Черноморской губернии вновь вернулась к идее левобережного сообщения сел. Пластунского с посадом Сочи. Жители сел. Пластунского сами соорудили вьючный мост через р. Сочи и стали пользоваться плохой дорогой по левому берегу поневоле, из-за запретов землевладельцев прибрежной полосы проезжать по мелководью с одного берега реки на другой. Вместе с тем все жители правого берега р. Сочи, а также переселенцы, покинувшие его, требовали создания правобережной дороги [39].

В мае 1902 г. функционировавшая Краснополянская дорога была обследована комиссией МПС под руководством В.Э. Кетрица, в составе инженеров А.С. Бунякаина, А.И. Никольского, С.Ф. Гофмана и В.К. Константинова. В заключение комиссии отмечалось, что первые 9 верст дороги пролегают по правому берегу р. Мзымты, далее с 10 по 16 версту идет перевальный участок, в обход скальной теснины горы Ахштыр. С 17 версты дорога вновь выходила в долину р. Мзымты, и продолжается до самой Красной Поляны. Наиболее сложный участок проходит между 25-й и 29-й верстами, где дорога проложена в почти отвесных скалах хребта Ахцу. Здесь пришлось соору-

дить два тоннеля общей длиной 45 саженей [40], а также несколько полутоннелей протяженностью 0,5 версты [41].

В 1903 г. были сооружены два железных моста на каменных устоях через реки Кепш (шириной 12,75 саж.) и Чвижепсе (шириной 25 саж.). Продолжалось возведение каменных парапетов длиной 2832 саж. (более 6 км) и подпорных стен общей протяженностью 1697 саж. (почти 3,5 км) [42].

В том же году достраивалась дорога от сел. Молдовка до плато Аибга (37 верст). Полотно дороги было шоссировано, построены искусственные каменные сооружения, проложены каменные трубы сухой кладки, а также возведен мост через р. Псоу из железных балок с дубовым настилом. Из-за снегов в зимние месяцы движение по этой дороге прерывалось [43].

На Черноморском береговом шоссе в 1903 г. были возведены железные мосты на каменных опорах через реки Мацесту, Хосту, Кудепсту, Хирогу, Мзымту.

С началом русско-японской войны строительство дорог во всей Черноморской губернии было свернуто. В 1904–1905 гг. ассигнования из государственного казначейства на строительство нагорных дорог не производились [44].

Литература

1. Черноморский округ и его производительные силы: Сб. ст. Новороссийск, 1923. Т. 1. С. 27.
2. Тверитинов И.А. Социально-экономическое развитие Сочинского округа во второй половине XIX — начале XX в. Сочи, 2000. С. 37, 109.
3. Архивный отдел администрации города Новороссийска (АОАГН). Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 8об–9.
4. Тверитинов И.А. Указ. соч. С. 16.
5. 1 верста = 1,0668 км.
6. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 5об.
7. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. л. 6–6об.
8. Константинов Василий Константинович родился 10 июня 1867 г. В 1890 г. окончил

математический факультет Санкт-Петербургского университета. В 1894 г. окончил Институт инженеров путей сообщения со званием инженера и правом составления проектов и производства строительных работ. С 1895 г. определен на службу по МПС инженером VIII класса и производителем работ по постройке Новороссийско-Сухумского шоссе.

9. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 7–8об.
10. Там же. Л. 42 об, 48об–49.
11. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 47.
12. Там же. Л. 46об–47.
13. Этой сделке, возможно, способствовала и гибель от болезни виноградников (1900 г.) В.А. Хлудова. Гусева А. Парк культуры и отдыха «Ривьера» — объект историко-культурного наследия // Краевед Черноморья. 2000. С. 108.
14. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 85; Д. 48. Л. 118.
15. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 86.
16. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 48. Л. 119.
17. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 15. Л. 4об.
18. Там же. Л. 9об.
19. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 16. Л. 117.
20. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 36. Л. 58; Д. 10. Л. 88.
21. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 36. Л. 58; Д. 10. Л. 56.
22. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 36. Л. 58; Д. 10. Л. 57об.
23. АОАГН. Ф. 41. Оп. 4. Д. 45. Л. 92.
24. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 45. Л. 91об.
25. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 100.
26. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 74–75.
27. Там же. Л. 100.
28. Там же. Л. 101.
29. Там же. Л. 101.
30. Там же. Л. 102.
31. Там же. Л. 123.
32. Там же. Л. 124.
33. 1 фут = 1/7 сажени = 0,3048 м.
34. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 82–83.
35. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 84–85.
36. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 48. Л. 119об.
37. Там же. Л. 120.
38. Там же. Л. 120об.
39. Там же. Л. 120об–121.
40. 1 сажень = 2,1336 м.
41. АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 66. Л. 37–38.
42. Подсчитано по: АОАГН. Ф. 41. Оп. 1. Д. 85. Л. 201–242.
43. Там же. Ф. 41. Оп. 1. Д. 10. Л. 138об.
44. Там же. Л. 139об.

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В СОЧИ В ПЕРИОД НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

БЕРШАДСКАЯ О.В.

канд. ист. наук, доцент

*Всероссийского заочного финансово-экономического института,
филиала в г. Краснодар*

SECTORIAL STRUCTURE OF AGRICULTURAL INDUSTRY IN SOCHI DURING NEW ECONOMICAL POLICY

BERSHADSKAYA O.V.

At the beginning of XX century Sochi developed as an agricultural district. This article discusses the sectorial structure of agricultural industry during new economical policy. Special attention is paid to the production of new trade species.

В начале XX в. Сочи развивался как сельскохозяйственный район. Отраслевой структуре сельхозпроизводства в период Новой экономической политики посвящена эта статья. Уделено особое внимание производству товарных видов культур.

УДК 631.1: 94 (47)

В 1920-е гг. Сочи относился по типу специализации к сельскохозяйственным районам страны [1]. Во время Гражданской войны сельскому хозяйству, которое являлось основой экономики района, был нанесен значительный урон. Поэтому в период проведения НЭПа внимание местных, краевых и центральных властей было сконцентрировано на его восстановлении и развитии. Вследствие специфической географической среды в Сочи сложилась особая структура сельского хозяйства, ориентированная на выращивание товарных культур: табака, садовых фруктов, овощей, винограда. Необходимо отметить, что на фоне других регионов страны Черноморский округ отличался высокой товарностью сельскохозяйственного производства – 57,5 %, а Сочинский район имел самый высокий показатель товарности в округе – 74,4 % [2].

В рассматриваемый период приоритетной отраслью сельского хозяйства Черноморского округа являлось табаководство. Развитие этой культуры было выгодно государству, так как черноморские табаки имели отличное качество и поэтому пользовались большим спросом на внутреннем рынке, являясь одновременно валютным товаром [3]. Табаководческим хозяйствам предоставлялись значительные льготы по выплате единого сельскохозяйственного налога, а также право на внеочередное землеустройство за счет земель из государственного фонда [4]. В производстве этой культуры Сочинский район занимал особое место, так как здесь издавна селились в большом