

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕРНОМОРСКОЙ ГУБЕРНИИ (1896–1903 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 тысяч 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. Настоятельную необходимость завершения строительства Новороссийско-Сухумского шоссе и строительства нагорных дорог в предгорья вдоль рек, как важнейшего условия поселения здесь людей и освоения богатств края, отмечается в материалах и решениях Особого Совецания по вопросу о проложении дорог на Черноморском побережье, Комиссии для вы-

работки проекта законоположений по устройству Черноморского побережья, других совещаниях и представлениях. (Документы № 1, 3, 4, 7).

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.

К.и.н. В. Г. ИВАНЦОВ

Из журнала особого совещания по вопросу о проложении дорог на Черноморском побережье. 9 февраля 1896 г.

Присутствовали: товарищ министра путей сообщения инженер генерал-лейтенант Н.П. Петров, член Государственного совета гофмейстер Н.С. Абаза, председатель Технического присутствия по постройке Новороссийско-Сухумского шоссе и начальник работ инженер С.Ф. Гофман, производитель изысканий в нагорной полосе Черноморского побережья инженер В.К. Константинов [и др.]

Товарищ министра путей сообщений разъяснил, что настоящее заседание должно рассмотреть и обсудить программу расходования ассигнованных по ст. I-й § 19 расходной сметы министерства на 1896 год 30 тыс. руб. на изыскания и устройство дорог в Черноморском округе. Согласно разъяснениям гофмейстера Н.С. Абаза в настоящее время, в связи с вопросом о колонизации обильно одаренного природными богатствами Черноморского округа, вновь выяснилась давно назревшая потребность в проложении сколько-нибудь удобных путей в нагорную область округа. До настоящего времени эта область по совершенной недоступности остается незаселенной и дикой со времени выселения горцев, несмотря на то, что в средних и верхних частях бассейнов более значительных рек имеется немало мест, пригодных для заселения и сельского хозяйства.

Исследования нагорной полосы, производимые уже неоднократно, равно как и дошедшие до нас отдельные описания очевидцев и участников покорения Кавказа, выявили с достаточной очевидностью следующее распределение бассейнов Черноморского побережья по их богатству, личности удобных земель и возможному культурному заселению: 1) бассейн реки Мзымта с при-

токами Чужипси, Ачипсе и Пслухом; 2) бассейн реки Псоу; 3) бассейн реки Сочи; 4) бассейн реки Шахе; 5) Бассейн реки Псезуапе...

Значение подъездных дорог из нагорной области к приморскому шоссе было единогласно признано всеми присутствовавшими, но, ввиду значительной стоимости и трудности сооружения колесных дорог в гористой местности, была указана необходимость постепенности в этом деле. Для облегчения же первоначального доступа к пустующим удобным землям признано было желательным приступить к немедленному улучшению и разработке за счет упомянутого выше ассигнования, хотя бы старых черкесских и военных троп. Ввиду ограниченности средств признано необходимым начать разработку и улучшение лишь самых необходимых и наиболее важных для будущего населения троп. Согласно приведенному выше распределению, наиболее важную представляется дорога с берега вверх по течению реки Мзымта. По распоряжению гофмейстера Н.С. Абаза минувшим летом была сделана подробная рекогносцировка различных четырех направлений колесной дороги от среднего течения реки Мзымты к берегу...

Совещание пришло к заключению, что в видах обеспечения успешного исполнения означенных изысканий и работ распорядителем ассигнованного на них кредита желательно сделать председателя Технического присутствия по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе инженера Гофмана, а производство намеченных исследований и работ следовало поручить производившему уже в прошлом году рекогносцировку дорог в Черноморском округе инженеру Константинову.

**Из журнала Особого совещания по вопросу о дорогах и пристанях
на Черноморском побережье. 6 февраля 1897 г.**

Присутствовали: председатель совещания товарищ министра путей сообщения Н.П. Петров, член Государственного совета гофмейстер Н.С. Абаза, директор департамента шоссейных и водяных сообщений инженер Д.И. Андриевский, начальник работ по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе инженер С.Ф. Гофман, производитель изысканий и работ в нагорной полосе Черноморской губернии инженер В.К. Константинов [и др.]

Председательствующий открыл заседание обсуждением вопроса о работах по окончанию участка Черноморской береговой дороги от посада Туапсе до посада Сочи, состоящего в ведении Кавказского округа путей сообщения. По смете на 1897 год испрошена через Государственный Совет сумма в 236500 рублей на окончание полотна, шоссировки и малых сооружений этого участка с приведением его в соответствие с увеличившимися требованиями движения, и на начало устройства больших мостов в этом участке...

Для полного окончания участка Туапсе – Сочи необходимо произвести работы по окончанию самой дороги и устроить шесть больших железных мостов на каменных устоях через реки: Туапсе – 27 сажень, Шепси – 14 сажень, Макопсе – 14 сажень, Ашше – 27 сажень, Псезуапсе – 27 сажень, Сочи – 32 сажени, а также два железных моста отверстиями 15 и 18 сажень через реки Дедеркой и Чемитоквадже...

Наиболее безотлагательным является устройство мостов через реки Туапсе, Шепси и Сочи и должно быть, во всяком случае, поставлено на первую очередь.

При этом в частности относительно моста через р. Сочи положено признать окончательно нижний переход наилучшим и иметь ввиду вместе с

устройством в этом месте моста разработку подходного к мосту с правого берега участка длиной более 4 верст и с левого длиной в 1 версту. Подходы эти должны пройти по земле принадлежащей: на левом берегу – посаду Сочи, на правом берегу – землевладельцу Хлудову. Совещание нашло нужным предложить Правлению Кавказского округа немедленно войти в соглашение с землевладельцами обоих берегов о безвозмездной уступке полосы земли, потребной для сооружения подходов к мосту, а также и об условиях временного занятия прилегающих к месту перехода реки Сочи участков для развития работ и склада материалов. Такие же сообщения должны быть достигнуты и в местах устройства прочих мостов, где переходы и подъезды к местам пролегают по земле частных лиц и селений...

Член Государственного совета гофмейстер Абаза сообщил, что по произведенным исследованиям районов свободных земель в нагорной полосе Черноморской губернии выяснилась потребность проложения до 180 верст дорог в нагорной полосе. В этом предположении предусмотрен расход в 360 тыс. рублей на проложение такой сети, считая по две тысячи рублей на версту...

**Представление министерства путей сообщения об устройстве дороги
от м. Адлера до сел. Красной Поляны, на Кавказе
С. Петербург. 27 февраля 1897 г.**

Председатель высочайше учрежденной особой Комиссии для выработки проекта законоположений по устройству Черноморского побережья гофмейстер Абаза ходатайствовал в октябре 1895 года об ассигновании по смете Министерства Путей Сообщения на 1896 год суммы 200 тыс. руб. на устройство шоссейной дороги от м. Адлера, по направлению течения реки Мзымты, до сел. Красной Поляны, на Кавказе. При этом гофмейстер Абаза объяснил, что упомянутая дорога, соединяя селения, лишенные ныне путей сообщения с приморским пунктом, каковым является м. Адлер, предоставит жителям возможность сбыта своих произведений и, следовательно, должна служить средством к развитию сельского хозяйства и особенно плодоводства. Кроме того, по всему направлению ее откроются значительные пространства свободной земли, совершенно годной для новых поселений и таким образом, пустынная ныне местность оживится. Далее, по удостоверению гофмейстера Абаза, конечный пункт означенной дороги Красная Поляна принадлежит, по своим климатическим и почвенным условиям, к числу наиболее богато одаренных местностей побережья и обещает в будущем широкое развитие. Не говоря уже о больших количествах годной для культуры земли, местность эта изобилует минеральными источниками, имеющими несомненную будущность. Эксплуатация обширных и богатых лесов точно также затрудняется только отсутствием дорог...

По произведенным в 1895 г. инженером Константиновым исследованиям общее протяжение дороги от сел. Молдовки по долине р. Мзымты до Красной Поляны составляет 47 верст, а с изменением этого направления меж-

ду сел. Ахштырь и хребтом Ахцу – 48 верст.

На основании данных, добытых упомянутыми исследованиями, стоимость устройства указанной дороги, вместе с расходом на шоссирование полотна ее в местах со слабым грунтом, устройство караульных домов и дорожных знаков, а также на содержание администрации для работ и на непредвиденные надобности, определилась в суммах: при протяжении дороги в 47 верст – 393250 руб., а при протяжении ее в 48 верст – 384600 рублей...

Министерству путей сообщения ассигновано на устройство участков Черноморской береговой дороги:

а) от Туапсе до Сочи, длиною 138 верст:

с 1882 по 1894 год.....	993225 руб.
1895 году.....	120000
в 1896.....	135000
в 1897.....	236500

1484725 руб.

б) от г. Новороссийска до посада Туапсе и от посада Сочи до Ново – Афонского монастыря, строившихся Управлением общественных работ, общим протяжением 339 верст:

в 1894 году.....	350000 руб.
в 1895.....	360380
в 1896.....	348000
в 1897.....	348000

1406380 руб. ...

Окончательное устройство Черноморской береговой дороги задерживается необходимостью постройки мостов через целый ряд горных рек. Мосты эти, по условиям своего местонахождения, должны быть весьма прочной конструкции и при том железные, так что сооружение их, несомненно, потребует нескольких лет, даже если необходимые на работы кредиты будут ассигнованы в полном потребном раз-

мере. Ввиду сего Министерство путей сообщения со своей стороны затруднилось согласиться с необходимостью отложить приступ к постройке важной для края дороги от мест. Адлера до сел. Красной Поляны до окончания упомянутой Черноморской береговой дороги. К тому же кредиты на устройство Черноморской береговой дороги испрашиваются не в столь значительных суммах, чтобы они не давали возможности одновременных ассигнований на более важные поперечные дороги на Черноморском побережье, постройка которых усилила бы значение самого продольного берегового шоссе от Новороссийска до Сухума.

Что касается до размера суммы, потребной в 1897 г. на начало работ по

устройству дороги от мест. Адлера до сел. Красной Поляны, то таковая может быть уменьшена, согласно с позднейшим заключением гофмейстера Абаза, против размера, исчисленного в проекте сметы (200 тыс. руб.), на половину, т.е. до 100 тыс. руб.

Работы по устройству дороги от мест. Адлера до сел. Красной Поляны Министерство путей сообщения полагает необходимым произвести под ведением Технического Присутствия, учрежденного для работы по окончании устройства участков Черноморской береговой дороги от Новороссийска до Туапсе и от Сочи до Ново-Афонского монастыря, постройка которых начата бывшим Управлением общественных работ...

АОАГН. Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 15. – Лл. 4,4 об, 5 об, 6.

Документ № 4

Представление Департамента Государственной экономии о расходе на устройство дороги от м. Адлера до сел. Красной Поляны, на Кавказе 27 марта 1897 г.

... Положение дорожной части в Черноморской губернии не может быть сравнимо и с потребностями в том же отношении по Сухумскому округу. Этот последний находится в нашем владении уже с 1808 года, тогда как северная часть побережья, составляющая нынешнюю Черноморскую губернию, окончательно присоединена лишь в 1864 году, а до того времени служила театром борьбы с населявшими ее горскими племенами. Очевидно, что в то время как по Сухумскому отделу производились уже затраты на дорожные сооружения, в северной части побережья даже существовавшие пути уничтожались горцами в видах затруднения русским войскам доступа к их поселениям. И действительно, в отношении дорог Черноморская губерния не может быть сравнима с Сухумским округом. В то время, как в последнем имеется и снабженное уже постоянными мостами прекрасное бере-

говое шоссе, переходящее за городом Сухумом в грунтовую дорогу, вполне, однако, доступную для проезда вплоть до границы с Кутаисской губернией, в Черноморской губернии береговое шоссе только лишь окончено постройкою и до сих пор еще прерывается в нескольких пунктах из-за отсутствия мостов. В Сухумском округе имеется затем и несколько дорог, идущих от шоссе в горные местности; некоторые из этих дорог даже шоссированы. В Черноморской губернии нагорная полоса лишена всякого сообщения с берегом. Между тем, в этой именно полосе и расположены места, наиболее пригодные для заселения. В ней, в прежнее время, и находились горские поселения. Без проведения в эту местность дорог, она совершенно недоступна, и какие бы меры не принимались правительством для заселения края, все они будут безуспешны, без проложения дорог.

Правильность этого заключения вполне подтверждается более чем тридцатилетним опытом, когда все попытки к заселению оставались безуспешными главным образом потому, что переселяемые, вследствие недоступности средней и нагорной полосы, размещались в прибрежных местностях, пригодных преимущественно для культуры наиболее ценных растений и требующих больших затрат, непосильных для переселенцев. При таких условиях затраты на дорожную часть в Черноморской губернии следует признать вопросом государственной необходимости, а сооружение дорог от берегового шоссе в нагорную область неизбежным последствием предпринятой задачи заселения края. Останавли-

ваться перед некоторыми пожертвованиями государственного казначейства на эту потребность в настоящее время было бы равносильно устранению того, что уже сделано для этой местности, ибо и само береговое шоссе без соединения его с нагорной частью имело бы лишь значение для ограниченного числа лиц, получивших культурные участки в прибрежной полосе...

Департамент Государственной экономики положил:

1. Отпустить из Государственного казначейства дополнительный, по ст. 1. § 19 сметы Министерства путей сообщения, кредит в сумме ста тысяч рублей на устройство в Черноморской губернии дороги от м. Адлера до сел. Красная Поляна...

АОАГН. Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 15. – Лл. 8 об, 9, 10 об, 11.

Документ № 5

**Пояснительная записка
к проекту шоссейной дороги Адлер – Романовск – перевал Аишха
[Без даты. Предположительно весна 1899 г.]**

...Летом 1898 года по соглашению товарища министра путей сообщения с гофмейстером Н.С. Абаза, было решено произвести изыскания на продолжение вверх по реке Мзымте строящейся шоссейной ветви от Новороссийско-Сухумского шоссе на Красную Поляну (ныне гор. Романовск). Назначение дороги состояло в том, чтобы соединить удобным колесным путем и связать все проектированные по бассейну этой реки поселения между собой и с берегом...

Осенью 1898 года и в начале 1899 года изыскания были произведены, получилась в результате линия длиной в 35 верст, довольно нетрудная в работе и почти сплошь идущая по местам, пригодным для хлебопашного хозяйства и скотоводства, в ближайшем соседстве с богатым районом альпийских пастбищ. За истекшие 2 года предположения о развитии на побережье дачной и курортной жизни начали

отчасти осуществляться, поднялась и страшно поднимается цена на землю, привлечено внимание массы людей, нуждающихся в отдыхе, климатическом лечении, одним словом, в дорожных формах существования, притом, существования часто потребительного. Между тем, в первоначальных предположениях жизнь побережья представлялась, главным образом, культурно-производительной, поднимались (и поднимаются) вопросы о способах, путях и рынках сбыта продуктов...

С расширением и усложнением потребностей жизни при отмеченных выше дорожных формах существования первым делом должно явиться повышение требований и удобств путей сообщения и подвоза необходимых продуктов и припасов. Производство их на месте делается экономически невозможным, прилегающие районы могут по природным условиям и размерам удовлетворять лишь часть потребно-

стей при большом развитии потребления, да и, кроме того, эти прилегающие районы, будучи недавно заселены, пока и еще на несколько лет вперед будут сами себя едва – едва взаимно обеспечивать хлебом, сеном, скотом и т.д.

В настоящее время, когда на урочище Красная Поляна образуется, по высочайшей воле, городское поселение, со всех сторон охваченное несколькими рядами дачных участков, когда

прилегающие к приморскому концу Краснополянского шоссе части побережья обратились на целые десятки верст в дачные поселения, связь этого громадного потребительного района с районами производства продуктов первой необходимости делается час от часу настоятельно необходимой...

[Без подписи. Предположительно пояснительная записка составлена инженером В.К. Константиновым].

АОАГН. Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 36. – Лл. 56, 57 об, 58, 58 об.

Документ № 6

**Представление
главноначальствующего Гражданской частью на Кавказе князя
Г.С. Голицына министру путей сообщения князю М.И. Хилкову
5 сентября 1902 г.**

В проезд мой по Черноморской губернии, между прочим, из Адлера до Красной Поляны, я лично убедился в громадном значении для экономического развития значительного и весьма плодородного района бассейнов нижнего и среднего течения рек Мзымты и Псоу, заселенных в последние годы русскими поселенцами, дороги из бассейна р. Мзымты от д. Молдовки в бассейн р. Псоу к урочищу Аибга.

Комиссия под председательством тайного советника Кетрица¹, свидетельствующая дорогу, подтвердила, что дорога эта, устроенная для колесного по ней движения, в настоящее время от глубокой грязи и обвалов верхнего откоса дороги затруднительна местами даже для верхового движения, вследствие чего расположенные в районе ее новые русские поселения лишены возможности доставлять к берегу моря свои продукты сельского хозяйства и провозить оттуда домашнюю утварь, сельскохозяйственные орудия и все необходимое для обзаведения и устройства на новых местах.

Ввиду сего я настоятельно прошу ваше сиятельство, о внесении в смету Управления водных и шоссежных сообщений на 1903 год сумм, исчисленных Комиссией, под председательством тайного советника Кетрица, на приведение в порядок и окончание устройства дороги на Аибгу и внесенных Техническим присутствием по устройству Новороссийско-Сухумского шоссе в сметные предположения о работах в 1903 году препровожденных вашему сиятельству главным кавказским начальством при отзыве от 25 июля сего года за № 9401.

Независимо от сего для возможности успешного ведения дела заселения Черноморского побережья русскими поселенцами, при котором только могут оправдаться значительные затраты, произведенные правительством в последние годы на Черноморском побережье, я считаю необходимым разработку в будущем 1903 году двух переселенческих дорог: 1) по продолжению Краснополянского шоссе от р. Ачипсе на протяжении 23 верст вдоль переселенческих участков верхнего течения р. Мзымты и 2) нижнюю часть дороги в бассейне р. Шахе длиной до 25 верст.

¹ Кетриц В. Э., старший инспектор министерства путей сообщения.

Государственное значение дорог от берега Черного моря и берегового шоссе в нагорную часть Черноморской губернии, как служащих целям заселения края, и играющих роль магистральных путей бассейна, в котором они приводится, признано уже Государственным советом, вследствие чего дороги эти решено строить на государственные средства.

Переселенческие участки в бассейне р. Шахе уже образованы, в бассейне верхнего течения р. Мзымты в настоящее время уже образовывает участки специальная партия чинов от Министерства земледелия и государственных имуществ и от местной губернской администрации.

К Черноморскому губернатору поступило уже и продолжает поступать весьма значительное число прошений о зачислении в поселяне одного или другого из этих переселенческих районов в бассейнах рек Мзымты и Шахе, [но] прошения эти должны оставаться без удовлетворения из-за невозможности колесного сообщения с образованными и намеченными переселенческими участками. На основании этого имею честь настоятельно просить ваше сиятельство о внесении сумм на разработку этих двух дорог в смету Управления водяных и шоссейных сообщений на 1903 год.

Подписал: сенатор, генерал-адъютант князь Голицын.

АОАГН. Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 66. – Лл. 74, 74 об, 75.

Документ № 7

**Из журнала
Совещания для обсуждения мероприятий по развитию
Черноморского побережья Кавказа**

Заседания 18 февраля и 8 марта 1903 г.

Председательствовал: министр земледелия и государственных имуществ статс-секретарь А. С. Ермолов.

Присутствовали члены: госсвета, министерства внутренних дел, министерства земледелия и госимуществ, министерства путей сообщения, переселенческого управления, Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог и [др.]

Совещание на первых своих заседаниях 17 и 24 января 1902 года подвергло предварительному обсуждению вопросы о нагорных дорогах в Черноморской губернии и береговом шоссе. При этом обсуждении был рассмотрен в общих чертах план нагорных дорог, предназначенных к постройке еще в 1895 г., а также соображен вопрос о стоимости нагорных дорог и расходах по окончательному устройству берегового шоссе. Для ближайшего выяснения средней стоимости устройства погонной версты

нагорных дорог, была образована Совещанием Особая комиссия под председательством члена Государственного совета инженер – генерала Н. П. Петрова, которая определила указанную стоимость в 7 тыс. рублей, с укреплением полотна дорог щебнем, устройством искусственных сооружений, за исключением мостов через те реки, где отверстие моста должно превышать 5 саж., и с ограждением парапетами опасных мест. Сообразно с указанным расчетом, общий расход на проложение намечен-

ных нагорных дорог, общим протяжением в 144 версты, определен в 1008 тыс. рублей (не считая Аибгинской линии). Общий итог расходов по окончанию приморского шоссе определен доложенными Совецанию данными, сверх отпущенных на 1902 год кредитов, суммою свыше 1,6 млн рублей...

В заседании Совецания, происшедшего 21 ноября 1902 г., был рассмотрен, в частности, вопрос об отпуске 107 тыс. рублей на окончание Аибгинской нагорной дороги и 320 тыс. рублей на работы в 1903 году на береговом шоссе...

Из представленных Совецанию материалов и доложенных дополнительно данных выяснилось, что стоимость намеченных к постройке дорог и должна составить, согласно предварительным расчетам Комиссии под председательством инж. – ген. Н. П. Петрова и сведениям, собранным Комиссией тайн. сов. Кетрица, около 1,36 млн руб., если в сеть дорог войдут следующие отдельные дороги, начиная от севера Черноморской губернии: 1) по р. Пшаде, 2) по рр. Аше и Псезуапе, 3) по р. Шахе, 4) по р. Дагомысу, 5) по р. Сочи, 6) от Краснополянского шоссе к Медовеевской поляне, 7) от конца Краснополянского шоссе к Ачипсе и несколько далее.

При последовавшим за сим ближайшем выяснении целесообразности постройки нагорных дорог, тайным советником Кетрицем было указано, что требующаяся затрата на дороги, с проведением коих связана возможность колонизации края, вполне оправдывается тем доходом, который явится в виде налога, уплачиваемого переселенцами. В свою очередь и.д. [исполняющий дела] Черноморского губернатора полковник Волков отметил крайне затруднительное положение местной администрации в деле выполнения колонизационных задач при отсутствии дорог, проводимых средствами Министерства путей сообщения. Для дорог узко местного значения, не требующих особенных технических сил, администрация располагает достаточными средствами,

отпускаемыми Министерством внутренних дел, но приступить к устройству этих дорог нельзя, пока не проведены главные линии, к которым эти дороги могли бы примыкать. Благодаря этому, несмотря на полную пригодность земель и на большой наплыв переселенцев, остаются неиспользованными значительные, обращенные под переселенческие участки пространства, а в тех случаях, когда переселенцы решались все же занять участки до проведения дорог, им пришлось испытывать страшные затруднения, добираясь зачастую до места на четвереньках (как, например, на Медовеевскую поляну), втаскивая детей на спинах и пр. Немудрено, что при этом часть переселенцев не выдерживала и покидала занятые было места, оторванные почти совсем от остального мира. Зато с проведением дороги быстро и прочно занимают переселенческие участки. Один слух о проведении дороги или даже простой факт проезда к участку, хотя бы верхом, кого-либо из начальствующих лиц, т.е. в сущности лишь основание надеяться на проложение дороги, усиливает стремление переселенцев к данному участку. Словом, если бы только отсутствие дорог не служило тормозом, колонизация Черноморской губернии сделала бы уже весьма крупные успехи...

В настоящее время в Черноморской губернии должен быть особый кредит для покрытия дорожных расходов, а именно: суммы земских сборов. Начиная с 1901 года, в этой губернии взимаются земские сборы в очень крупных размерах. Так, например, с участка в 16 дес. 1920 саж. взимается в год по 20 руб. 88 коп., т.е. примерно 1 руб. 25 коп. с десятины. Такого сбора нет ни в одной губернии России. Между тем везде дорожные расходы относятся на земские сборы. Поэтому интересно было бы знать, куда расходуются собираемые по Черноморской губернии земские сборы, до какой суммы в год доходят они и не следует ли все дороги в губернии, признанные неотложными, соорудить на эти сборы, освободив Госу-

дарственное казначейство от таких издержек, которые обращались на оное в силу необходимости вследствие отсутствия местных источников. По поводу этого заявления, и.д. Черноморского губернатора было разъяснено, что земские сборы с Черноморской губернии, составляющие около 70 тыс. руб. в год, поступают в общую кассу земских сборов всего Закавказья, главным образом расходуемых на содержание полицейской стражи. Во всяком случае, Черноморская губерния получает на свои надобности лишь небольшую часть того, что платит, по преимуществу на медицинскую часть. Получить из этого источника средства крайне затруднительно. В частности, на 1902 год оказалось, например, невозможным уделить сумму в 14,5 тыс. рублей, которая испрашивалась на дороги по Пшаде и около деревни Пластунской.

Дальнейшими разъяснениями по этому предмету было установлено, что в виду предполагаемого обращения расходов по содержанию стражи в Закавказье на счет Государственного казначейства, явится возможность использовать часть земского сбора по Черноморской губернии на дорожные надобности. По вопросу же о том, как могли бы распределяться расходы на дороги из Государственного казначейства и из местных источников, председателем было указано, на основании близкого знакомства и с колонизационным делом, и с дорожным вопросом в Черноморской губернии, что следовало бы различать три категории дорог: 1) нагорные магистрали от шоссе к более высоким, обращаемым под переселение пространствам, причем, ввиду государственного значения колонизации, эти магистрали должны быть проводимы на общегосударственные средства, а не на местные источники, для которых это было бы совершенно непосильно; 2) дороги более местного значения (подъездного характера или в целях со-

единения отдельных существующих поселков), к устройству которых могут быть привлечены и средства министерства внутренних дел, и местные земские средства, и 3) наконец, дороги между отдельными мелкими поселками и хуторами, причем, такими дорогами могли бы служить простые вьючные тропы, следы которых везде имеются и которые не особенно трудно было бы исправить и восстановить. Но первенствующее значение имеют нагорные магистрали, без которых дело колонизации не может подвинуться значительно вперед, и даже начавшееся заселение окажется непрочным – переселенцы бросят занятые места...

Едва ли можно рассчитывать в ближайшее время на ассигнование кредитов из Государственного казначейства особо еще и на нагорные дороги. В Сибири, куда направляется главная волна переселения, и колонизация которой гораздо важнее и в политическом, и в экономическом отношении, на дороги тратятся незначительные средства, в Черноморской же губернии каждый переселенец и без того уже обходится почти в 1,5 тыс. руб. Необходимо привлечь к делу проведения дорог местные средства, увеличив для этого земские сборы, сообразно с повышающейся стоимостью земли, что и необходимо иметь в виду при рассмотрении Закавказских смет на 1904–1907 гг. ...

Совещание пришло к следующим заключениям:

1) Черноморское береговое шоссе на всем своем протяжении не утратит своего важного значения и с проведением приморской железной дороги, а потому должно быть, в интересах побережья, безотлагательно приведено в такое состояние, при котором являлось бы возможным в течение круглого года бесперывное к нему сообщение для удовлетворения местных потребностей и для потребностей проектируемой железной дороги...

**Представление
министра внутренних дел В.К. Плеве министру путей сообщения
М.И. Хилкову об отпуске средств на устройство нагорных дорог
в Черноморской губернии. 24 ноября 1903 г.**

...Считаю долгом сообщить вашему сиятельству, что при рассмотрении Совещанием представителей ведомств проекта сметы земских повинностей Закавказского края на предстоящее с 1904 г. трехлетие, выяснилась полная невозможность покрыть за счет местных средств, обремененных расходом на полицейскую стражу, предусмотренные сметой потребности, и обнаружившийся в земском бюджете, несмотря на произведенные сокращения, дефицит на сумму 279277 руб. в год, предположено отнести, в силу высочайшего повеления 19 мая сего года, на средства Государственного казначейства. При таком положении дела, предстоящие в течение 1904–1906 гг. расходы, как по устройству, так и по содержанию намеченных по плану нагорных дорог в Черноморской губернии могут быть обращены только на счет казны...

...Я признаю не излишним упомянуть, что большинство доступных для

заселения Черноморской губернии участков уже использовано и свободными остаются лишь такие, которые совершенно лишены сколько-нибудь удобных путей сообщения, а при таких условиях замедление в выполнении намеченных дорожных работ может даже прекратить движение на побережье ходоков. В особенности настоятельным представляется сооружение дорог вдоль реки Шахе к участку Бабуков аул, так как в настоящее время ходоками от 172 полтавских крестьян уже зачислены доли на упомянутом участке и предвидится возможность водворения полтавцев на других участках. Селить же здесь крестьян, ранее проведения дорог, крайне рискованно: в недавнее время несколько семейств переселенцев, водворенных в этой прекрасной по своим сельскохозяйственным и климатическим условиям местности, едва не погибли от голода за невозможностью сообщения с населенными местами...

АОАГН. Ф. 41. – Оп. 1. – Д. 66. – Лл. 123, 123 об, 124.



Шоссе в царском имении «Дагомысь». 1900 гг.