

**А.В. Верещагин**

**Влияние сухопутных и  
морских сообщений на  
колонизацию и развитие  
Черноморского побережья  
Кавказа**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 93  
ББК 63.3  
А11

A11 **А.В. Верещагин**  
Влияние сухопутных и морских сообщений на колонизацию и развитие Черноморского побережья Кавказа / А.В. Верещагин – М.: Книга по Требованию, 2021. – 50 с.

**ISBN 978-5-458-09261-6**

**ISBN 978-5-458-09261-6**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

[www.samizday.ru/reprint](http://www.samizday.ru/reprint)



также считаю излишним излагать свои личные взгляды и убѣжденія. Вопросъ о путяхъ сообщенія въ послѣднее 10-лѣтїе нѣсколько разъ поднимался и обсуждался въ разныхъ комиссіяхъ; по этому предмету также не мало было представленій и ходатайствъ отъ разныхъ администраторовъ. Основу для моего доклада составляютъ именно данныя этихъ комиссій и ходатайствъ, а затѣмъ, сопоставленіе этихъ данныхъ съ тѣмъ, что дѣлается на самомъ дѣлѣ, на практикѣ.

Всесвѣтная колонизація даетъ намъ самый осязательный примѣръ въ томъ, что всегда и у всѣхъ народовъ *море* служило главнымъ факторомъ въ дѣлѣ развитія экономическаго благосостоянія колонизируемой страны, коль скоро эта страна соприкасалась морю. Достоинство и цѣнность Черноморскаго Кавказскаго побережья для Россіи въ томъ и состоитъ, что оно прилегаетъ къ берегу Чернаго моря, и что по этому всѣ его естественныя богатства легко эксплуатировать, какъ для водворенія благосостоянія въ средѣ его обитателей, такъ и вообще въ видахъ приращенія русскаго народнаго богатства. Благодаря владѣнію Россіей берегомъ Чернаго моря отъ Батума (на востокѣ) до устьевъ Дуная (на западѣ), понятна важность основанія и развитія каботажнаго судоходства между сѣвернымъ и восточнымъ его берегами, восполняющими другъ друга своими произведеніями, а потому и представляющими исключительно благоприятныя условія для мореходнаго промысла въ интересахъ судохозяевъ и для связи колонизируемаго побережья съ метрополіей.

Въ виду такихъ данныхъ, основнымъ условіемъ для экономическаго развитія Черноморскаго Кавказскаго побережья, представляется *созданіе и развитіе торговаго мореходства вдоль упомянутого берега, въ тѣсной связи съ колонизаціей этого побережья*, чтобы колонизируемые обитатели этого края имѣли возможность снабжать торговыя суда грузами и сами удобно и дешево получать всѣ необходимыя для нихъ предметы. А пзъ этого выходитъ, что развитіе торговаго мореходства вдоль Кавказскаго побережья и развитіе колонизаціи этого побережья составляютъ вопросы другъ друга восполняющіе и рѣшать которые отдѣльно, безъ общей ихъ связи—невозможно.

Было бы ошибочно разсчитывать, что развитія торговаго мореходства съ пользой для колонизируемаго края возможно достигнуть учрежденіемъ *субсидируемыхъ морскихъ сообщеній*. Ошибочность такого предположенія въ достаточной степени доказывается приводимыми ниже данными относительно услугъ оказываемыхъ нынѣ Кавказскому побережью субсидируемымъ русскимъ обществомъ пароходства и торговли. Равнымъ образомъ и «Черноморская береговая фло-

тлія», стоившая казнѣ до 70,000 руб. ежегоднаго расхода, какъ по ограниченному количеству ея судовъ, такъ и по маловмѣстимости въ нихъ груза, не могла и не можетъ оказывать серьезнаго вліянія ни на развитіе торговаго мореходства, ни на успѣхъ самой колонизаціи.

Точно также—какъ я имѣлъ уже честь высказать въ общемъ собраніи Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества,—созданіе благопріятныхъ условій для развитія Кавказскаго Черноморскаго побережья не можетъ быть основано на представленіяхъ мѣстныхъ администраторовъ, что они въ этомъ отношеніи не могутъ быть предоставлены самимъ себѣ и что, въ особенности по вопросу о *сухопутныхъ сообщеніяхъ*, они должны проявлять свою дѣятельность по выработанному правительствомъ *опредѣленному и законченному плану*, по подробнымъ инструкціямъ для точнаго и успѣшнаго исполненія такого плана.

---

1) *О сухопутныхъ сообщеніяхъ.*

Вопросъ о «сухопутныхъ» сообщеніяхъ на упомянутомъ побережьи весьма подробно былъ разработанъ въ комиссіи, бывшей въ 1879 году въ Тифлисѣ, подъ предсѣдательствомъ главнаго инспектора гражданскихъ сооружений на Кавказѣ М. Н. Герсевича \*). Въ этой комиссіи обсуждалась весьма обстоятельная записка представителя отъ кавказскаго военно-народнаго Управленія П. А. Фрейера, который выяснилъ состояніе дорогъ въ Сухумскомъ отдѣлѣ \*\*). Другой членъ комиссіи, Ю. П. Проценко, представилъ въ эту комиссію свой серьезный трудъ «Опредѣленіе сѣти главнѣйшихъ дорогъ въ Черноморскомъ округѣ и Сухумскомъ отдѣлѣ», который въ томъ же 1879 году былъ изданъ отдѣльною брошюрою.

Изъ брошюры г. Проценко видно, что до послѣдней восточной войны *дорожное дѣло*, какъ въ Черноморскомъ округѣ, такъ и въ Сухумскомъ отдѣлѣ, не выходило изъ ряда частныхъ «губернскихъ» дѣлъ каждой изъ этихъ территорій.

«Государство,—говоритъ г. Проценко,—въ лицѣ высшей кавказской администраціи, почти не принимало въ этомъ дѣлѣ руководящаго начала и свое участіе къ нему выражало только лишь тѣмъ, что одобряло тотъ или другой прозектъ дороги, представлявшійся мѣстною властію и, при случаѣ возможности, отчисляло иногда отъ

---

\*) Нынѣ директоръ института путей сообщенія имени императора Александра I.

\*\*) Записка г. Фрейера приложена къ протоколу комиссіи за № 8.

своихъ суммъ, можно сказать, остатки отъ другихъ мѣропріятій подобнаго рода въ другихъ областяхъ Кавказа. Вслѣдствіе такого отношенія къ дѣлу постройки дорогъ въ Черноморскомъ округѣ и Сухумскомъ отдѣлѣ произошло то, что самыя территоріи этихъ районовъ на руководящей картѣ Закавказскихъ дорогъ, утвержденной въ 1871 году, были показаны совершеннымъ пробѣломъ, точно будто бы губерній и областей не принадлежащихъ къ Закавказью.

«Результатомъ такого положенія дѣлъ явилось видимое безсиліе единичныхъ усилій вышеназванныхъ территорій, связаться путями сообщенія съ остальнымъ государствомъ и устроить у себя внутри сколько-нибудь удобныя проѣздыя дороги. Въ сущности, на восточномъ берегу Чернаго моря осталось то же бездорожье, какое застала русская власть при поступленіи этаго берега въ составъ Имперіи; даже и самыя остатки начинавшихся въ разныхъ мѣстахъ дорожныхъ работъ, оставленныхъ потомъ безъ всякой поддержки, отъ размыва дождями и отъ насыпей обвалами, исчезаютъ все болѣе и болѣе.»

«Между тѣмъ,—продолжаетъ г. Проценко,—за такое бездорожье государство дорого заплатило въ теченіи минувшей восточной войны. Однѣ матеріальныя потери должны быть исчисляемы милліонами, а «утраченное время потеряно невозвратно». «Нынѣ дѣло колонизаціи Черноморскаго прибрежья, отъ Туапсе и до Мингреліи, приходится предпринимать съизнова. Снова же надо начнать строить уничтоженные до тла непріателемъ—г. *Сухумъ* и портовые мѣстечки *Гудауты* и *Очамчыры*. По той же причинѣ бездорожья и Сухумскій отрядъ генерала Кравченко, не могъ держаться на правой сторонѣ р. Кодора и долженъ былъ отступить на лѣвую, бросавши всѣ свои запасы и тяжести.»

Приведенное г. Проценко указаніе на существующее бездорожье подтверждается отзывомъ Начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго, генералъ-лейтенанта Д. С. Старосельскаго, на основаніи его личнаго обзора Черноморскаго округа въ концѣ 1880 года. Г. Старосельскій высказываетъ, что — «единственное сухопутное сообщеніе вдоль округа, въ особенности отъ южной границы до Туапсе, въ настоящее время производится верхомъ и на вьюкахъ по узкой полосѣ морскихъ наносовъ, состоящихъ изъ гольша и песку, надъ которою почти по всему протяженію повисли обрывы и скалы упирающихся въ море горъ, состоящихъ тоже изъ непрочныхъ, постоянно осыпающихся, горныхъ породъ,—мѣстами вовсе заграждающихъ береговую полосу большими камнями, прерывающими этотъ естественный путь и тамъ, гдѣ имъ можно

было бы пользоваться. Движеніе по этому пути, не говоря уже о затрудненіяхъ, представляемыхъ бродами большихъ рѣкъ и многочисленныхъ впадающихъ въ море рѣчекъ, во время сильнаго волненія и прибоя, заливающего всю береговую полосу, дѣлается опаснымъ, а во многихъ мѣстахъ совершенно невозможнымъ, тѣмъ болѣе, что далеко не вездѣ можно уйти отъ наступающаго прибоя на крутой и обрывистый берегъ \*)». Къ этому Д. С. Старосельскій присовокупляетъ:— «Море, служащее обыкновенно двигателемъ жизни и преуспѣянія прибрежныхъ овраговъ его, остается по прежнему пустынно и неприютно, не оживляясь и само, не оживля культурнымъ движеніемъ и роскошныхъ, но глухихъ пустынь своего побережья въ Черноморскомъ округѣ. Причинъ такого печальнаго явленія много,—но здѣсь я считаю долгомъ повторить, что главною, преобладающею надъ всѣми, причиною представляется—полное отсутствіе сколько нибудь удобныхъ средствъ сообщенія, какъ сухопутныхъ, такъ и морскихъ. Эта, парализующая всякое жизненное движеніе въ округѣ, причина должна быть сколь возможно безотлагательнѣе и полнѣе устранена во что-бы то ни стало, если правительство не считаетъ нужнымъ отказаться совершенно отъ достиженія сколько нибудь удачнаго результата въ дѣлѣ устройства Черноморскаго округа \*\*)».

Въ виду обширности дорожнаго вопроса, въ настоящемъ докладѣ я считаю невозможнымъ касаться дорогъ имѣющихъ второстепенное значеніе; я нахожу нужнымъ обратить ваше, мм. гг., вниманіе лишь на такія дороги, сооруженіе которыхъ, кромѣ удовлетворенія мѣстныхъ экономическихъ нуждъ, вызывается государственною потребностью, т. е. на имѣющія *государственное значеніе*.

Начальникъ главнаго управленія на мѣстности кавказскаго, Д. С. Старосельскій, какъ на важнѣйшую указываетъ на дорогу отъ Майкопа до Туапсе, чрезъ Гойтхскій перевалъ. Эта дорога, по мнѣнію г. Старосельскаго, составляетъ главную артерію сообщенія между богатою кубанскою областю и берегомъ Чернаго моря. «Можно утверждать,—говоритъ г. Старосельскій,—что съ приведеніемъ въ окончаніе Майкопо-туапсинской дороги, даже до сооруженія порта въ посадѣ Туапсе, какъ самый этотъ посадъ значительно разовьется такъ и хлѣбные грузы изъ майкопскаго района начнутъ направляться къ этому пункту черноморскаго побережья \*\*\*)». Въ вѣдомости же суммамъ, испрашиваемымъ министерствомъ путей сообщенія на новыя

---

\*) Докл. нач. главн. упр. на мѣстн. кавк. отъ 30 апрѣля 1881 года, стр. 2.

\*\*) Рапортъ нач. главн. упр. на мѣстн. кавказ. отъ 14 мая, 1881 г. стр. 2.

\*\*\*) Докладъ нач. главн. упр. на мѣстн. кавк. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 12.

работы по шоссеинымъ дорогамъ въ 1885 году, относительно упомянутой майкопо-туапсинской дороги помѣщено такое указаніе: «Дорога эта, протяженіемъ 135 вер., соединяетъ земледѣльческую, заселенную равнину Майкопскаго уѣзда Кубанской области, и районъ торговой дѣятельности ростово-владикавказской желѣзной дороги, съ ближайшимъ къ нимъ морскимъ пунктомъ—туапсинскимъ рейломъ Чернаго моря, чрезъ Гойтхскій перевалъ главнаго хребта кавказскихъ горъ». — «Значеніе этой дороги весьма важно для успѣха колонизаціи и экономическаго развитія края, такъ какъ главная причина замедленія въ устройствѣ и развитіи черноморскаго округа заключается въ полномъ отсутствіи въ край сколько нибудь удобныхъ путей сообщенія». Къ такому показанію важности майкопо-туапсинской дороги, въ вѣдомости—затѣмъ—сказано:—«Разработка этой дороги начата съ 1866 года и производилась постепенно; по настоящее время окончены чернѣ земляныя и скальныя работы почти по всему протяженію пути, произведена шоссировка наиболѣе тонкихъ мѣстъ дороги на мелкихъ участкахъ и устроено нѣсколько мостовъ чрезъ болѣе значительныя рѣки, въ изобиліи пересѣкающія линію дороги». По упомянутой вѣдомости разработка майкопо-туапсинской дороги въ 1885 году назначена на участкѣ между 31 и 41 верстами, съ устройствомъ необходимыхъ мостовъ, всего на сумму 22,183 рубля; по другой же вѣдомости суммамъ, испрашиваемымъ на капитальный ремонтъ шоссеиныхъ сообщеній въ 1885 году, по майкопо-туапсинской дорогѣ назначена: «постройка трехъ деревянныхъ мостиковъ, пролѣтомъ въ 2 и 3 сажени, всего на 764 рубля».

Затѣмъ, о той же майкопо-туапсинской дорогѣ начальникъ главнаго управленія г. Старосельскій высказываетъ: «Безъ сплошнаго шоссирования этотъ капитальнѣйшій для кубанской области и для Черноморскаго округа путь никогда не получитъ надлежащаго значенія, вслѣдствіе невылазной грязи въ ненастную погоду. Между тѣмъ, на разстояніи, лично мною осмотрѣнномъ, въ предѣлахъ Черноморскаго округа, т. е. отъ Туапсе до Чилипсинскаго поста, шоссированіе этой дороги не можетъ представить затрудненій уже потому, что на всемъ этомъ протяженіи она пролегаетъ вдоль рѣкъ Туапсе и Чилипсинки, изобилующихъ твердымъ булыжнымъ камнемъ и имѣющихъ въ откосахъ своихъ ущелій ломки, весьма хорошаго зеленаго песчаника». «Дорога эта содержится въ вѣдѣніи управленія путей сообщенія,—работы на ней ведутся хорошо, но медленно, что—какъ мнѣ было заявлено—зависитъ отъ крайняго недостатка средствъ въ распоряженіи означеннаго управленія. По этой причинѣ, напримѣръ,

дорожные здѣсь работы, начатыя въ прошломъ году \*), были вскорѣ прекращены, вслѣдствіе будто бы того, что ассигнованныя на нихъ суммы потребовались для другихъ экстренныхъ по округу путей сообщенія потребностей».

«Во всякомъ случаѣ,—говоритъ г. Старосельскій,—нельзя не сожалѣть и едва-ли слѣдуетъ оправдывать такую систему производства дорожныхъ сооруженій, при которой сооруженіе такой важной линіи, какъ майкопо-туапсинская дорога, продолжается безъ достиженія конечнаго результата, въ теченіи цѣлыхъ десятковъ лѣтъ. При такомъ порядкѣ, весьма естественно, по свойствамъ горной породы, прежде чѣмъ сооруженіе будетъ доведено до конца, части дороги, разработанныя первоначально, успѣваютъ придти въ окончательное разстройство. Такимъ образомъ, заключаетъ г. Старосельскій, тратится много и лишняго труда, и лишнихъ казенныхъ денегъ, и въ концѣ концовъ населеніе все-таки не имѣетъ настоятельно необходимаго ему сообщенія \*\*)».

Приведенныя цитаты говорятъ сами за себя и мнѣ въ отношеніи майкопо-туапсинской дороги прибавлять къ нимъ что либо отъ себя будетъ излишнимъ.

За майкопо-туапсинскою дорогою одинаковаго съ него значенія слѣдуетъ *прибрежная* вдоль черноморскаго округа и сухумскаго отдѣла дорога, отъ Туапсе до гор. Зугдиды, Кутаисской губерніи. Это та самая дорога, о которой разсуждалось въ III Отдѣленіи Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества въ 1878 году и постановленіе котораго приведено въ началѣ настоящаго моего доклада.

Все упомянутое протяженіе побережья Чернаго моря, отъ Туапсе до южной границы сухумскаго отдѣла, самою природою раздѣляется на двѣ части, а именно гагринскимъ хребтомъ, служащимъ нынѣ естественною границею территорій—черноморскаго округа и сухумскаго отдѣла. Этотъ гагринскій хребетъ, состоящій изъ высокихъ отроговъ горъ, упирающихся своими скалами въ самое море, образуетъ именно ту «Джигетсвую тѣснину», чрезъ которую въ послѣднюю войну съ такими затрудненіями прошелъ отрядъ г. Шельвоникова.

Западная часть прибрежной дороги, отъ Туапсе до упомянутаго гагринскаго хребта, т. е. на той самой территоріи, для заселенія ко-

---

\*) Т. е. въ 1879 году.

\*\*) Докладъ начальн. главн. управл. намѣстн. кавказск. отъ 30 апрѣля 1881 г. стр. 11 и 12.

торой было издано Высочайше утвержденное положеніе 10 марта 1866 года, уже имѣеть свою не лишенную интереса исторію.

Мы видимъ, что инженеръ путей сообщенія, г. Краузе, въ 1869 1870 годахъ составляетъ проектъ и дѣлаетъ трассу отъ рѣки Туапсе до рѣки Шахе. Этотъ трассу начинается отъ селенія Бельяминовскаго, близъ посада Туапсе, и почти у самаго моря направляется къ постамъ лазаревскому и головинскому. По этому трассу въ 1870 году войска разрабатываютъ узкую колесную дорогу, на протяженіи отъ Бельяминовскаго около 12 верстъ, а далѣе до рѣки Шуюкъ, длиною въ 10 верстъ, вьючную тропу. Этимъ дѣло и закончилось, а составленный г. Краузе проектъ поступилъ на храненіе въ управленіе путей сообщенія кавказскаго округа.

Послѣ этого, въ 1874 году, начальникъ черноморскаго округа генераль-майоръ Пиленко входилъ въ главное управленіе намѣстника кавказскаго съ ходатайствомъ о разрѣшеніи—немедленно приступить къ проведенію прибрежной дороги, между Туапсе и Сочи, и при этомъ представилъ проектъ инженера Зубова; но это ходатайство г. Пиленко не было уважено, такъ какъ будто-бы оказалось, что проектъ инженера Зубова основанъ на совершенно гадательныхъ данныхъ.

Затѣмъ, по новому ходатайству генераль-майора Пиленко, для обсужденія вопросовъ относительно сухопутныхъ и морскихъ сообщеній въ черноморскомъ округѣ, въ началѣ 1876 года была образована въ Тифлисѣ особая коммисія, подъ предсѣдательствомъ генераль-адъютанта князя Святополкъ-Мирскаго, съ участіемъ главнаго инспектора гражданскихъ сооружений и самого г. Пиленко. Эта коммисія такъ-же полагала необходимымъ устроить прибрежную шоссейную дорогу, отъ Туапсе до гагринскаго хребта. Управленіемъ путей сообщенія кавказскаго округа производство изысканій и трассировка этой дороги были поручены инженеру г. Винча, который, какъ оказалось, началъ свой трассу отъ Туапсе непосредственно у самаго берега моря.

Такая работа г. Винча забракована вновь вступившимъ въ 1876 году на должность начальника черноморскаго округа г. полковникомъ Шелковниковымъ, который полагалъ болѣе цѣлесообразнымъ воспользоваться проектомъ дороги, составленнымъ г. Краузе. Чтобы не выходить изъ размѣровъ предназначенныхъ на устройство дорогъ въ черноморскомъ округѣ суммъ, г. Шелковниковъ предполагалъ начинать дѣло съ разработки переваловъ и образованія полотна на горныхъ плато съ удобными на нихъ вѣздами, а затѣмъ приступить къ шоссировкѣ тамъ, гдѣ этого потребуетъ качество грунта. Самое

же веденіе дѣла, для лучшаго обезпеченія его успѣха, г. Шелковниковъ обусловливалъ предоставленіемъ его въ полное распоряженіе начальника черноморскаго округа.

Такое ходатайство г. Шелковникова было удовлетворено; но,— какъ мною было уже изложено въ предшествовавшемъ докладѣ, обсуждавшемся въ III отдѣленіи 2 марта 1878 года, г. Шелковниковъ поступилъ ни сколько не лучше г. Винча. По его указанію, состоящій при немъ инженеръ Полунинъ, въ февралѣ 1877 года, прокладывалъ трассу прибрежной дороги, отъ Сочи къ Адлеру, какъ разъ по склонамъ горъ, обращеннымъ къ морю; кромѣ того къ таковой же работѣ имъ были привлечены: Сочинскій попечитель Комендантовъ и чиновникъ особыхъ порученій Иванцвій, люди вовсе не подготовленные для подобнаго рода работъ. Такое не посильное имъ дѣло застала война, которая остановила работу и г. Полунина.

Послѣ войны,—какъ я упомянулъ выше,—дорожный вопросъ все-сторонне былъ разработанъ въ коммисіи 1879 года. При опредѣленіи направленія прибрежной дороги коммисіею приняты во вниманіе: 1) Способствованіе къ колонизаціи пустопорожнихъ пространствъ какъ ближайшая цѣль прокладываемаго пути; 2) топографическія условія мѣстности, какъ имѣющія вліять непосредственно на большую или меньшую трудность сооруженія пути и стоимость его, и 3) удобство обороны края при пользованіи тѣмъ или другимъ направленіемъ дороги.

Затѣмъ, коммисія приняла во вниманіе, что въ части Черноморскаго округа,—отъ Туалсе до границы Сухумскаго отдѣла, Главный Кавказскій хребетъ, быстро возвышаясь, представляетъ трудно доступные перевалы, а потому проведеніе дорогъ съ прибрежныхъ пунктовъ, чрезъ упомянутый хребетъ, для сообщенія съ Кубанскою областью въ ближайшемъ будущемъ неисполнимо. Въ настоящее же время, по мнѣнію коммисіи, главное значеніе пріобрѣтаетъ дорога параллельная берегу моря, отъ Гойтхскаго перевала до границы Сухумскаго отдѣла.—«Дорога эта,—говоритъ коммисія,—какъ единственный путь, по которому можетъ двинуться колонизація, имѣетъ первенствующее значеніе въ ряду политико-экономическихъ мѣръ для развитія края и должна открытъ для эксплуатаціи колонистовъ возможно большую территорію и потому должна проходить въ срединѣ культурной полосы, или вблизи нагорной полосы, но ни въ какомъ случаѣ не вблизи морскаго берега. Помимо соображеній военныхъ, это необходимо и для быстраго развитія края, такъ какъ море, несмотря на отсутствіе безопасныхъ убѣжищъ для судовъ, все-таки допускаетъ хотя неправильное сообщеніе между прибрежными

пунктами, но поселенія,—удаленныя отъ берега—безъ удобной дороги совершенно недоступны для колонизаціи. Кромѣ того, дорога по берегу моря должна будетъ пересѣчь въ самой широкой, подверженной сильнымъ разливамъ части, всѣ рѣки и рѣчки, стекающія къ морю съ трехъ параллельныхъ горныхъ хребтовъ, и пройти перевалы между ними, что дѣлаетъ проложеніе здѣсь дороги болѣе цѣннымъ, чѣмъ постройка ея далѣе отъ берега. При проложеніи дороги по возможности въ среднѣй культурной полосѣ, проведеніе къ ней мѣстныхъ дорогъ отъ каждаго поселенія, очевидно, будетъ исполнимѣе для колонистовъ, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда главная дорога прошла бы по берегу моря \*).

Такииъ образомъ оказывается, что тифлисская коммисія 1879 года въ отношеніи прибрежной дороги, категорически пришла къ тѣмъ же самымъ выводамъ, какіе были въ основѣ постановленія III Отдѣленія Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества, въ засѣданіи 2 марта 1878 года.

Затѣмъ,—въ отношеніи упомянутаго проекта прибрежной дороги инженера Краузе коммисія нашла, что его трассѣ хотя идетъ не по самому берегу моря, какъ у г. Винча, но то приближается совершенно къ морю, то удаляется отъ него до двухъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до пяти верстъ, дѣлая весьма длинныя изгибы для обхода вершинъ множества поперечныхъ хребтовъ и рѣчекъ. Вообще направленіе дороги по трассу г. Краузе членами коммисія забраковано единогласно, во 1-хъ какъ прилегающее слишкомъ близко къ берегу моря, на которомъ возможно морское сообщеніе,—во 2-хъ какъ представляющее много извилинъ, безъ надобности удлиняющихъ дорогу,—въ 3-хъ, какъ требующее большаго числа мостовъ, и 4-хъ, какъ далеко не раздѣляющее продольно пополамъ культурную полосу \*\*).

Въ отнѣну проекта г. Краузе, коммисією было избрано другое направленіе продольной дороги, идущее отъ устраиваемой управленіемъ путей сообщенія Майкоп-Туапсинской дороги, именно отъ селенія Георгіевскаго вдоль рѣкъ Пшіяко и Тхаценако къ бывшей штабъ-квартирѣ «Божья-Вода», на рѣкѣ Псезуапѣ, и далѣе чрезъ урочище «Царское» на рѣкѣ Западный Дагомысь \*\*\*). При такомъ направленіи дороги, она прорѣзала бы культурную полосу почти по серединѣ,—ближе къ лѣсной полосѣ; затѣмъ, слѣдуя вдоль уще-

---

\*) Докладъ коммисіи 1879 года, стр. 2.

\*\*) Протоколъ коммисіи 1879 года, № 2, отъ 19 февраля.

\*\*\*) Докладъ коммисіи 1879 г., стр. 2.

лій, пересѣкала бы менѣ хребтовъ и рѣкъ—и дала бы совершенно заменутымъ бездорожьемъ поселенцамъ юго-восточнаго угла округа, выходяъ чрезъ селеніе Георгіевское и Гойткскій переваль въ Кубанскую область \*).

Вмѣстѣ съ трассировкою центральной прибрежной дороги коммиссія признавала необходимымъ опредѣлить боковыя отъ нея дороги, потребныя для эксплуатаціи нагорной полосы и культурныхъ земель между центральною дорогою и берегомъ моря. Полный проектъ дороги долженъ быть выработанъ коммисією, составленною въ Новороссійскѣ, подъ предѣлательствомъ начальника округа, изъ инженеровъ, производящихъ трассировку, дѣснаго ревизора, мѣстныхъ попечителей, представителей отъ землевладѣльцевъ и другихъ лицъ по приглашенію предѣлателя. Таковой проектъ долженъ быть представленъ въ строительно-дорожный комитетъ при главномъ управленіи, гдѣ онъ вновь разсматривается и съ заключеніемъ комитета представляется на утвержденіе его высочества намѣстника кавказскаго.

Коммиссія 1879 года признала также необходимымъ изслѣдовать переваль чрезъ Гагринскій хребетъ, для опредѣленія наилучшаго соединенія шоссейнымъ путемъ Черноморскаго округа съ Сухумскимъ отдѣломъ. Для изысканія же и проложенія продольной дороги,—по мнѣнію коммисіи,—изъ суммы поступившей и имѣющей поступить отъ продажи казенныхъ земель въ черноморскомъ округѣ, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 22 февраля 1872 года, слѣдуетъ выдѣлать не менѣ 450,000 рублей \*\*).

Изысканія продольной дороги по предположеніямъ коммисіи, одобреннымъ помощникомъ намѣстника кавказскаго княземъ Святополькъ-Мирскимъ, производились инженеромъ черноморскаго округа Полунинымъ, при содѣйствіи двухъ студентовъ института путей сообщенія, въ 1879 и 1880 годахъ; начиная отъ селенія Георгіевскаго они были доведены до спуска съ перевала Жемси къ рѣкѣ Шахе.

Въ такомъ положеніи дѣло устройства продольной дороги находилось, когда—въ концѣ 1880 года—въ Черноморскій округъ прибылъ начальникъ главнаго управленія генераль-лейтенантъ Д. С. Старосельскій. Съ его пріѣздомъ продольная дорога получаетъ иное направленіе. Въ своемъ докладѣ г. Старосельскій говоритъ:—«Съ

---

\*) Докладъ начальника главнаго управленія намѣстника кавказскаго отъ 30 апрѣля 1881 г., стр. 5.

\*\*) Докладъ коммисіи 1879 г. стр. 17, и докладъ главн. инспект. гражд. сооруж., стр. 4.